TIERRA • MAR • AIRE

ARMAS DE GUERRA

Cómo luchan los profesionales

SEA HARRIER
LA MUERTE NEGRA
LOS COMBATIENTES
¡ATAQUE AEREO!

20

AVIONES DE COMBATE DE LA GUERRA DE LAS MALVINAS



395 PTAS.
CON IVA
373 PTAS.
SIN IVA

AVIONES DE COMBATE EN LAS MALVINAS

Cuando estalló la guerra de las Malvinas, ninguno de los dos bandos estaba bien equipado para ella. El profesionalismo y el valor fueron factores decisivos, y sólo su superioridad en lo referente a tácticas de combate dio la victoria a los británicos.

"Di gases a fondo al tiempo que gritaba «¡Viva la patria!». Había visto la imponente forma de un buque recortada contra el horizonte de levante. Yo volaba rozando la superficie del mar y el barco empezó a crecer dentro de mi visor de tiro. Estaba seguro de que iban a dispararme, pero no sucedió nada. Podía ver perfectamente su superestructura rectangular, igual que las de las fotografías de cisternas que nos habían enseñado. Sabíamos que buques cisterna acompañaban a las rápidas fragatas, que navegaban con sólo la mitad del carburante para tener mayor libertad de movimientos. Tan pronto estuve dentro de alcance, ascendí y arrojé mis bombas, al igual que hicieron los demás aviones."

Era el 1 de mayo de 1982 y habían empezado las mayores batallas aeronavales desde el final de la II Guerra Mundial, pero ésta no iba a ser una de ellas. El capitán Pablo Carballo, líder de la Patrulla Trueno del 5.° Grupo de Caza de la Fuerza Aérea Argentina, equipada con aviones A-4B Skyhawk de segunda mano, había atacado en realidad uno de sus propios buques, el *Formosa*: fue alcanzado por dos bombas, pero una de ellas rebotó y cayó al mar, mientras que la otra no llegó a explosionar.

Ésta iba a ser una experiencia bastante común. Como diría después un observador, la valentía de los pilotos argentinos se echó a perder por culpa de causas ajenas a ellos. Volaban muy bajos, rozando las olas, desafiando el fuego antiaéreo en su sector más peligroso con el único fin de aumentar sus posibilidades de dar en sus objetivos, pero sus bombas, como eran arrojadas desde muy baja altura, a veces no tenían tiempo suficiente de armarse y alcanzaban sus blancos pero no explosionaban.



El Harrier, el arma que marcó la diferencia entre la victoria y la derrota en el Atlántico Sur. Este ejemplar es un Harrier GR.Mk 3 de la RAF; la proa que aparece a la derecha corresponde a un Sea Harrier, el responsable real del éxito de este avión STOVL.



Un trío de aviones argentinos ejemplifica la diversidad de aviones que utilizó Argentina durante la guerra. El aparato en primer plano es un entrenador de ataque Beech Turbo-Mentor. En el centro vemos un Skyhawk, avión de segunda mano utilizado como cazabombardero. Al fondo aparece un Aermacchi M.B.339, utilizado normalmente como entrenador pero al que se recurrió como máquina de ataque al suelo.



Unos armeros instalan cohetes en la barquilla de un Pucará, un avión diseñado como plataforma antiguerrilla. Era un aparato idóneo para atacar fuerzas de tierra y que podía volar lo bastante bajo y lento para hacer una escabechina entre los helicópteros enemigos.

Ataques antibuque

Cuando la *Royal Navy* estuvo a distancia de ataque de las Malvinas, la Fuerza Aérea y la Armada argentinas hubieron de asumir la responsabilidad de primera línea en la conducción de la guerra. Sus objetivos primarios serían los buques de guerra y los mercantes que estaban aportando soldados y material hasta el campo de batalla.

Además de los Skyhawk procedentes de San Julián y Río Gallegos, se enviaron seis Canberra desde Trelew en un intento de interceptar las tres fragatas del grupo de bombardeo británico –*Glamor an*, *Alacrity* y *Arrow*–, pero, como destacó un comentarista, quizá la fortuna estuvo de su parte al no poder localizarlas. Sin em-

Fichero de AVIONES DE LA GUERRA DE LAS MALVINAS

137



GRAN BRETAÑA

British Aerospace Vulcan

El bombardero **Vulcan B.Mk 2A** estaba a las puertas de su retirada del servicio cuando estalló la guerra de las Malvinas y fue devuelto rápidamente a su condición operacional. Se extrajeron aviones de los Escuadrones 44, 50 y 101, siendo el primero de ellos el responsable de los ataques desde la base avanzada de la isla de Ascensión.

A mediados de abril, un solitario **Vulcan SR.Mk 2** llevó a cabo una salida de reconocimiento para valorar las rutas de aproximación a la Georgia del Sur, que estaba a punto de ser retomada como primer paso de la campaña británica. El 30 de abril, un Vulcan B.Mk 2 (XM607) partió de Wideawake con 21 bombas de 454 kg y, en la oscuridad previa al amanecer del 1 de mayo, atacó la pista del aeropuerto de Port Stanley, que era el destino del puente aéreo montado por los argentinos entre el continente y las islas. Una bomba explosionó en mitad de la pista, y el Vulcan regresó a Ascensión después de un vuelo de 12 875 km. El 4 de mayo se produjo el ataque de un segundo Vulcan, pero la ristra de bombas cayó justo en el extremo oriental de la pista.

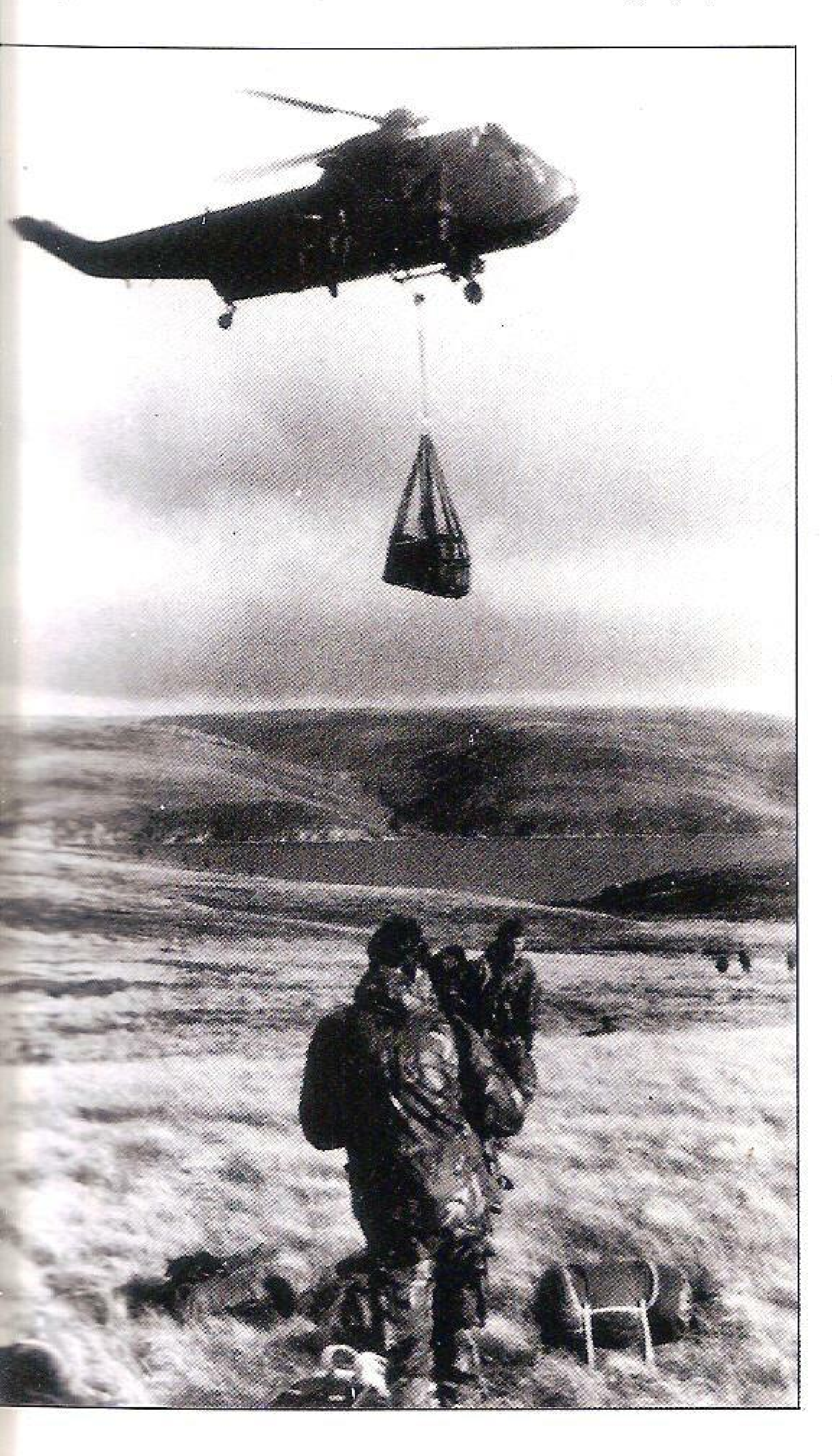


Especificaciones
British Aerospace (Avro/Hawker Siddeley) Vulcan B.Mk 2A
Tipo: bombardero pesado
Planta motriz: cuatro turborreactores Rolls-Royce Olympus Mk 301 de 9 072 kg de empuje
Prestaciones: velocidad máxima aproximada 1 030 km/h o Mach 0,97 a alta cota; alcance unos 7 402 km con la carga máxima de bombas
Dimensiones: envergadura 33,83 m; longitud 30,50 m
Pesos: vacío, no revelado; máximo en despegue unos 113 400 kg
Armamento: una carga máxima de 9 526 kg de bombas en la bodega interna y provisión para dos misiles ligeros instalados en soportes externos
Usuarios: Gran Bretaña

bargo, uno de los Canberra agotó su cuota de suerte en el vuelo de retorno, pues fue sorprendido por dos Sea Harrier y derribado con un misil Sidewinder. Ese mismo día, los cazas de la FAA –Mirage y Dagger– consiguieron alejar los Sea Harrier de otros bombarderos argentinos, pero hubieron de pagar por ello. Los Sea Harrier, armados con misiles AIM-9L, dieron cuenta de un Mirage sobre Pebble Island (isla de los Guijarros), cuyo piloto consiguió salvar la vida.

Pero su punto no anduvo tan afortunado. Quiso realizar un aterrizaje de emergencia en Port Stanley en un intento de salvar su avión, que iba tocado, pero fue tomado por británico por las defensas antiaéreas del campo, que lo derribaron y causaron la muerte. Más tarde, un Dagger pilotado por un primo del futbolista "Ossie" Ardiles fue derribado al sur de las islas.

Al final del primer día de combates, los argentinos habían perdido cuatro aviones (y un Pucará destruido en el suelo) contra ninguno británico. Y, además, la Operación "Black Buck" había demostrado que los británicos eran capaces de atacar el archipiélago (y, de ser necesario, la propia Argentina) desde un lugar tan distante como la isla de Ascensión, con un anticuado bombardero Vulcan y un auténtico enjambre de aviones cisterna.



Los helicópteros fueron otra arma fundamental. Sin ellos, las tropas en contacto no hubiesen podido ser abastecidas de munición, vituallas y otros suministros necesarios.

Arma clave

Los argentinos tenían en su arsenal un arma muy poderosa que todavía no habían desplegado. Pensando o no específicamente en la invasión de las islas, lo cierto es que habían comprado a Francia el sistema antibuque compuesto por el avión Super Etendard y el misil Exocet. Su intención era probablemente utilizarlo de la misma forma que lo hacían los franceses, desde su portaviones *Veinticinco de Mayo*. Pero el sistema embarcado aún no estaba completamente listo, por lo que los aviones estaban basados en Río Grande, al sur de la Patagonia, desde donde podían llegar hasta la *Task Force* con ayuda de cisternas Hercules. Y lo llevaron a cabo, con un éxito considerable, tres días después, y de nuevo el 25 de mayo.

En busca de la *Task Force*

Incluso sin los Super Etendard, el *Veinticinco de Mayo* era en sí mismo un oponente formidable, aunque al final no llegó a participar en los hechos subsiguientes por temor de su propia seguridad. Sus Grumman Tracker –también aviones desfasados, como muchos otros del arsenal argentino– fueron enviados el 1 de mayo en busca de la *Task Force* británica. La encontraron dos veces, y en la segunda de ellas guiaron un Sea Harrier hasta su propio buque nodriza.

Ahora había llegado el turno a la fuerza de ataque embarcada argentina, compuesta de ocho Skyhawk. Seis de ellos fueron preparados para una salida operacional contra los buques británicos (la estimación del servicio de información del escuadrón era sombría: calculó que cuatro aviones llegarían hasta la Flota enemiga y que sólo dos lograrían regresar), pero en el último momento intervino la meteorología. Necesitaban



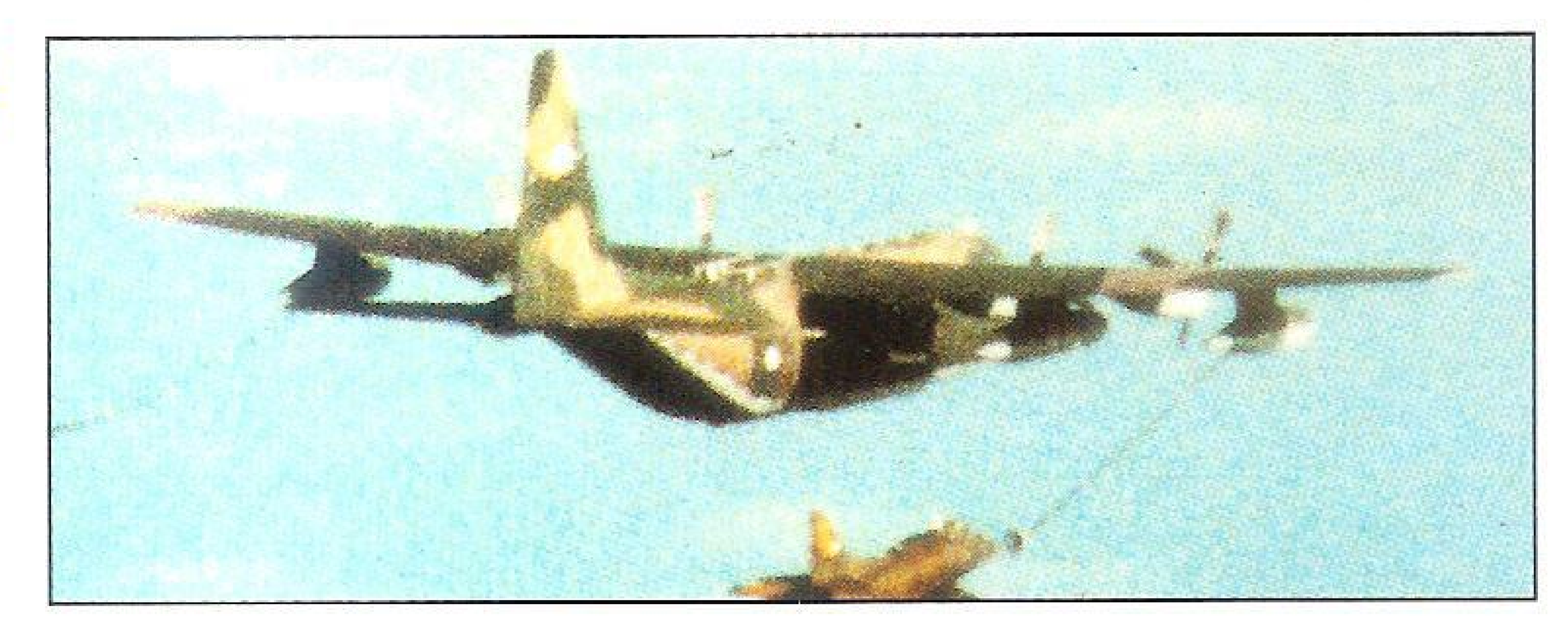
El repostaje en vuelo fue esencial para las fuerzas británicas, pues su aeródromo más cercano estaba a 4 000 millas, en Ascensión. En la fotografía, un transporte Hercules es reabastecido por un cisterna Victor.

138 ESTADOS UNIDOS

Lockheed C-130 Hercules

El **C-130 Hercules** es el peón de brega de las flotas de transporte táctico del mundo occidental, y por ello no sorprende que en las Malvinas sirviese con los dos bandos. La Fuerza Aérea Argentina tenía nueve aparatos de los modelos **C-130E**, los más potentes **C-130H** y los cisternas **KC-130H** (de 10 ejemplares recibidos entre noviembre de 1968 y mayo de 1979), empleados por el I Escuadrón de Transporte de la I Brigada Aérea desde la base de El Palomar. Gran Bretaña podía recurrir a un máximo de 50 **C-130K**, que utilizaba en forma de 36 **Hercules C.Mk 1** y 14 transportes alargados **Hercules C.Mk 3** en los Escuadrones 24, 30, 47 y 70, todos ellos basados en RAF Lyneham.

Los aviones argentinos operaron sobre todo en funciones ordinarias de transporte entre el continente y la guarnición de las islas, aunque los dos cisternas KC-130H fueron cruciales al apoyar las acciones ofensivas. Los Hercules de la RAF carecían al principio de alcance para participar en la campaña, pero los programas de contingencia LR1, LR2 y LR4 les añadieron uno, dos o cuatro tanques de gran capacidad en la bodega de carga. Después, los programas Modelo 5308 y 5309 dieron a 16 aviones **Hercules C.Mk 1(P)** sondas de repostaje Mk 8 y ayudas a la navegación lejana, respectivamente. El cisterna **Hercules C.Mk 1(K)** apareció demasiado tarde para participar en la campaña.



Especificaciones

Lockheed C-130H Hercules
Tipo: transporte táctico
Planta motriz: cuatro turbohélices Allison T56-A-15 de 4 508 hp de potencia unitaria
Prestaciones: velocidad máxima 618 km/h a la altitud óptima; alcance 4 002 km con la carga útil máxima
Dimensiones: envergadura 40,41 m; longitud 29,97 m
Pesos: vacío 34 287 kg; máximo en despegue 79 380 kg
Carga útil: 19 686 kg de carga o 92 infantes, o bien 64 paracaidistas
Usuarios: unos 50 países

Los argentinos hundieron o inutilizaron 11 buques de guerra de la Royal Navy

un viento de 15 nudos para que los cargados Skyhawk pudiesen despegar con combustible suficiente para cubrir las 200 millas que separaban a los dos bandos. Lo tuvieron el 1 de mayo y no lo aprovecharon, y ya no se les volvió a presentar.

Argentinos valientes

A medida que más y más buques británicos se aproximaban a las islas Malvinas, y que se acababa el plazo para el inevitable desembarco anfibio, los efectivos de vuelo de las Fuerzas Armadas argentinas se vieron cada vez más forzados al límite de sus posibilidades. Una de las conclusiones más claras del conflicto fue precisamente el valor de los pilotos argentinos, a los mandos de aviones poco competitivos y frente a unos pilotos que figuraban entre los mejores –y más bien equipados– del mundo.

Además de sus aviones de primera línea, los argentinos lanzaron al combate virtualmente todo lo que tenían capaz de volar. Los aviones de reconocimiento marítimo Neptune fueron re-



Un veterano Vulcan reposa en la plataforma de Ascensión armado con un misil Shrike. Después de sus épicos vuelos de bombardeo contra el aeródromo de Port Stanley (Operación "Black Buck"), el Vulcan atacó instalaciones de radar enemigas con estos misiles.

139

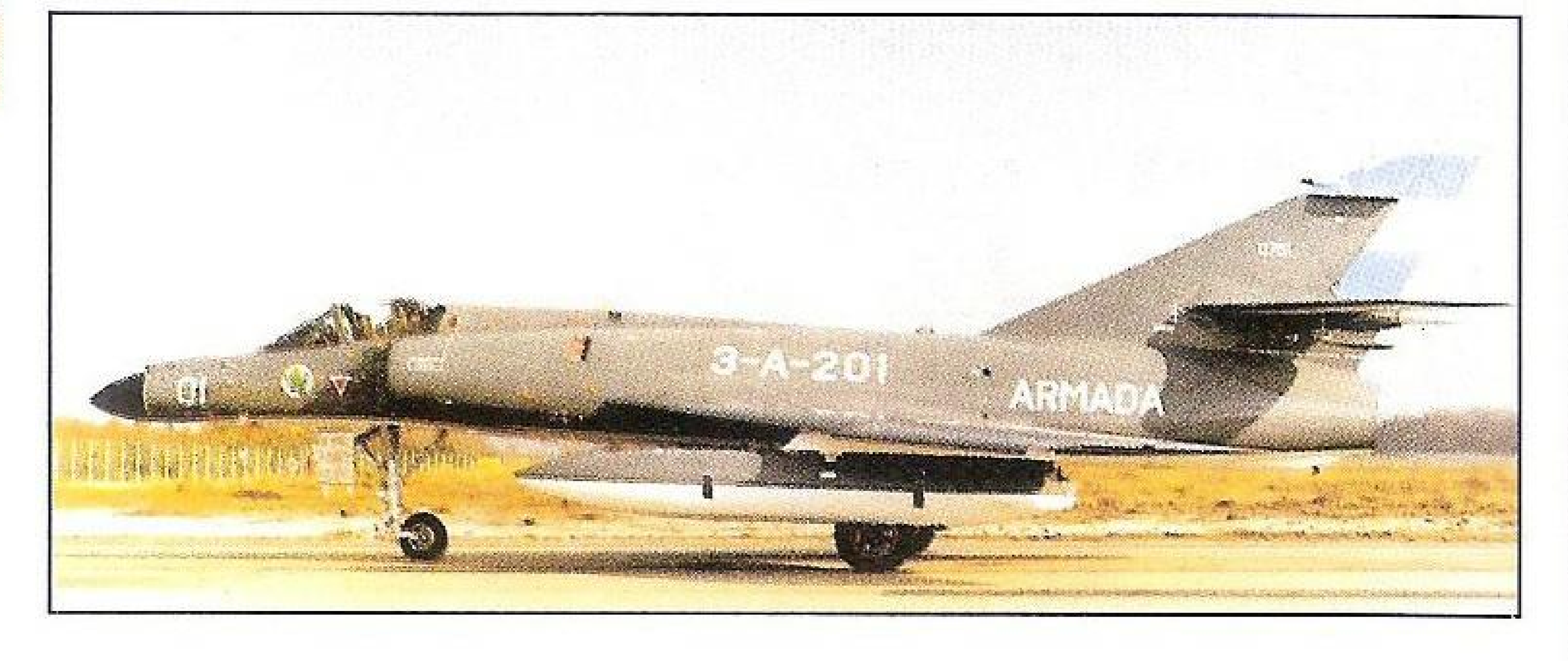
FRANCIA 

Dassault-Breguet Super Etendard

El avión más importante del arsenal argentino fue sin duda el **Super Etendard**, sobre todo en combinación con el misil rozaolas antibuque AM.39 Exocet.

El Comando de Aviación Naval Argentina (CANA) encargó 14 Super Etendard, pero sólo había recibido cinco de ellos (junto a otros tantos Exocet) cuando Francia decidió suspender las exportaciones a raíz del inicio del conflicto. Los aviones estuvieron basados en la base aeronaval de Comandante Espora, cerca de Bahía Blanca, y asignados a la 2 Escuadrilla de Caza y Ataque de la 3 Escuadra Aeronaval. Un avión se reservó para canibalizarle piezas de respeto, y los cuatro restantes fueron puestos en estado de alerta antes de que la unidad se trasladara a Río Grande, en la Tierra del Fuego, a mediados de abril de 1982. Cuando entraron en combate, los Super Etendard hundieron el destructor Tipo 42 HMS *Sheffield* el 4 de mayo y el buque portacontenedores *Atlantic Conveyor* el 25 de mayo (aunque su blanco debía ser el portaviones HMS *Hermes*). El 30 de mayo se disparó el último misil contra lo que los argentinos creyeron que era el otro portaviones, el HMS *Invincible*, pero que en realidad se trataba de la fragata HMS *Avenger*, que utilizó sus sistemas de ECM para desviar el misil.

Especificaciones
Dassault-Breguet Super Etendard



Tipo: caza monoplaza de ataque embarcado y basado en tierra
Planta motriz: un turborreactor SNECMA Atar 8K-50 de 5 000 kg de empuje
Prestaciones: velocidad máxima 1 065 km/h o Mach 1; radio de acción 850 km con un misil Exocet
Dimensiones: envergadura 9,60 m; longitud 14,31 m
Pesos: vacío 6 500 kg; máximo en despegue 12 000 kg
Armamento: dos cañones de 30 mm y una carga máxima de 2 100 kg de armas lanzables en soportes externos
Usuarios: Argentina, Francia e Iraq

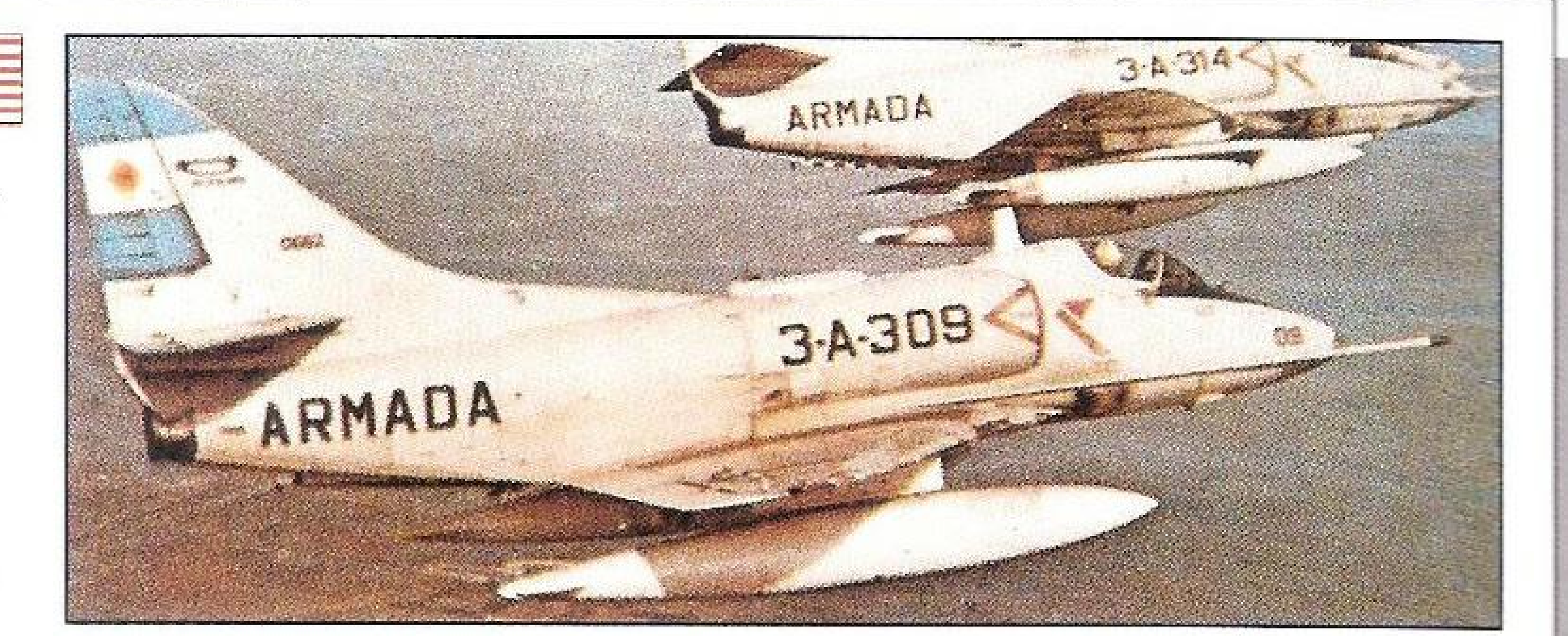
140

ESTADOS UNIDOS

McDonnell Douglas A-4 Skyhawk

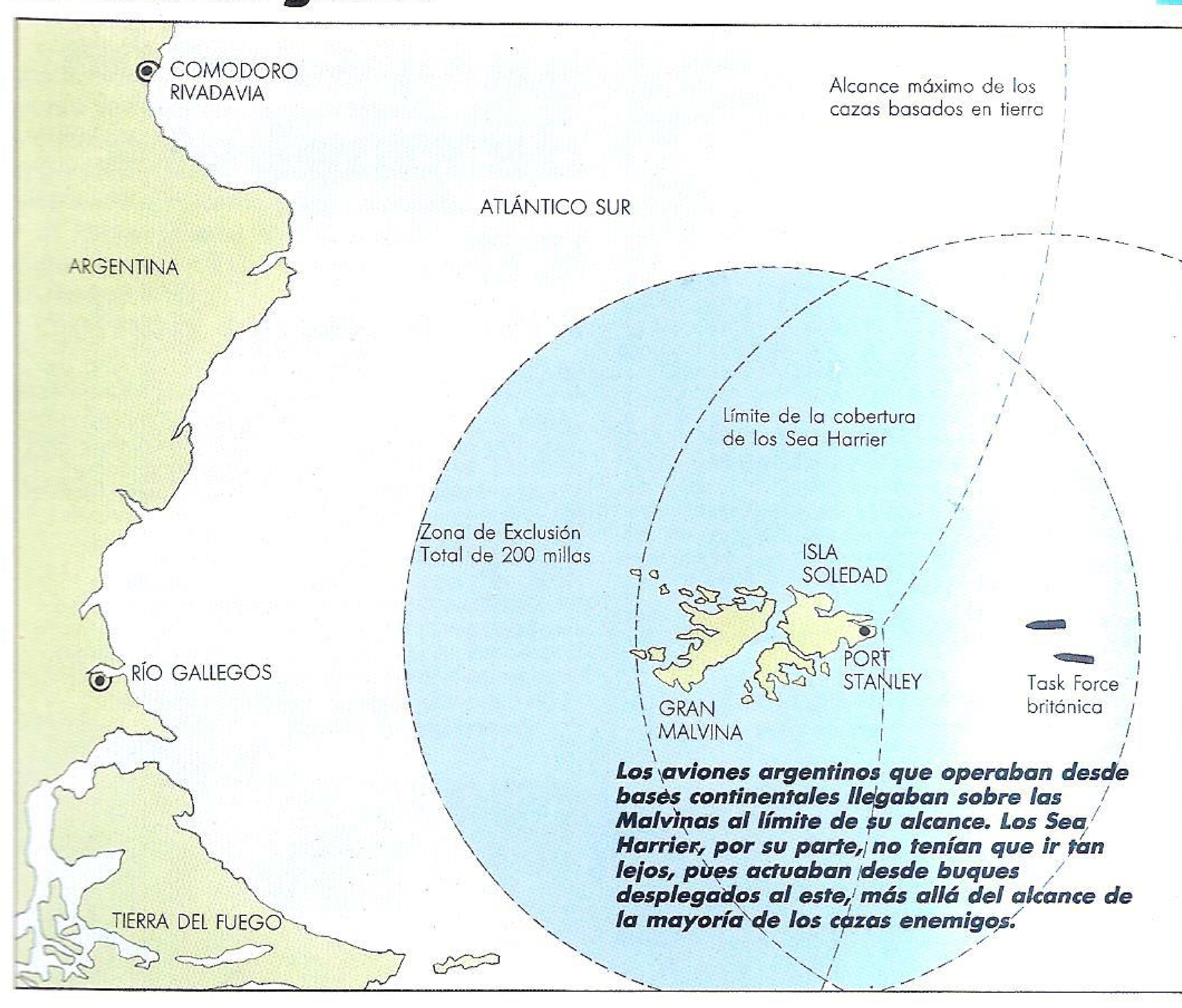
El **A-4 Skyhawk** se consideraba un avión desfasado en 1982, pero emergió de la guerra de las Malvinas con gran distinción a raíz de la agresividad con que lo emplearon la Fuerza Aérea y la Armada argentinas. La versión utilizada por la FAA fue la **A-4P**, que comprendía aviones A-4B y A-4C que habían pertenecido a la *US Navy* y habían sido modernizados a un mismo nivel; estos aparatos servían en el IV y V Escuadrones del Grupo 5 de Cazabombardeo (30 ejemplares en la base aérea de Villa Reynolds, cerca de San Luis) y en el III Escuadrón del Grupo 4 (19 aviones en la base aérea de El Plumerillo, cerca de Mendoza). Estas dos bases estaban en la Argentina occidental pero, como la amenaza que suponía Chile se consideró menos apremiante que la planteada por la *Task Force* británica, el 11 de abril la mayoría de aviones disponibles fueron reasignados en destacamentos del Grupo 5 en San Julián y del Grupo 4 en Río Gallegos. La versión utilizada por el CANA fue la **A-4Q**, otra mejora del A-4B, y los ocho aviones disponibles de la 3 Escuadrilla de Caza y Ataque fueron destacados de la base en tierra de la unidad, la de Comandante Espora (cerca de Bahía Blanca), al portaviones *Veinticinco de Mayo*.

Especificaciones
McDD A-4P Skyhawk



Tipo: monoplaza de ataque ligero
Planta motriz: un turborreactor Wright J65-W-16A de 3 538 kg de empuje
Prestaciones: velocidad máxima 1 088 km/h al nivel del mar; alcance 1 850 km
Dimensiones: envergadura 8,38 m; longitud 12,22 m
Pesos: vacío 3 810 kg; máximo en despegue 9 072 kg
Armamento: dos cañones de 20 mm y una carga máxima de 3 720 kg de armas lanzables en soportes externos
Usuarios: Argentina, Australia, Estados Unidos, Israel, Malaysia, Nueva Zelanda y Singapur

La zona de guerra



Los aviones argentinos que operaban desde bases continentales llegaban sobre las Malvinas al límite de su alcance. Los Sea Harrier, por su parte, no tenían que ir tan lejos, pues actuaban desde buques desplegados al este, más allá del alcance de la mayoría de los cazas enemigos.

El Sea Harrier fue, con mucho, el más atareado de los aviones británicos. Llevó a cabo toda clase de misiones las 24 horas del día, desde que la flota zarpó hacia el sur hasta los días después de la rendición argentina.



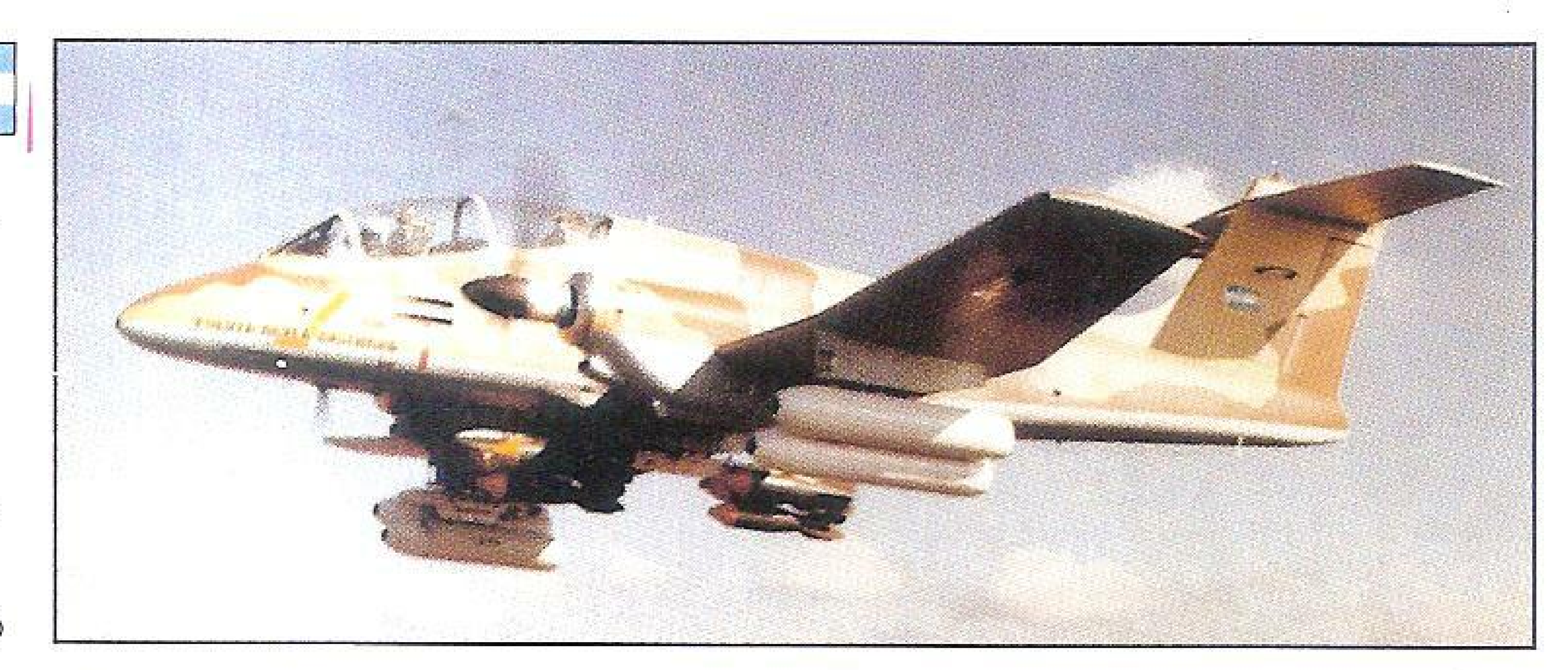
141

ARGENTINA

FMA IA 58 Pucará

A finales de los años 70, la Fuerza Aérea Argentina hizo un serio esfuerzo por expandir y modernizar su flota de aviones. El aeroplano más importante de este programa fue el **FMA IA 58 Pucará**, diseñado y fabricado en el propio país. Este biturbohélice fue concebido como avión antiguerrilla, pero por lo general fue utilizado como plataforma de apoyo directo. Su producción fue lenta, y hacia 1981 sólo existían 60 ejemplares del modelo inicial, el **IA 58A**, en servicio en la base aérea de Reconquista, en los dos escuadrones del Grupo 3 de Ataque de la II Brigada Aérea.

El 4 de abril llegaron a las islas cuatro IA 58A como primer elemento del Escuadrón Pucará Malvinas, que al poco tiempo dispuso ya de 12 aparatos. Éstos se trasladaron del aeropuerto de Port Stanley a Goose Green el 29 de abril, e inmediatamente padecieron los efectos de las malas condiciones y de un ataque aéreo británico. El 1 de mayo el escuadrón se trasladó a Pebble Island, donde seis aparatos fueron destruidos en una incursión del SAS. La unidad se trasladó de regreso a Goose Green a finales de mayo y recibió otros 12 aviones.



Especificaciones
FMA IA 58A Pucará
Tipo: biplaza antiguerrilla y de ataque ligero
Planta motriz: dos turbohélices Turboméca Astazou XVIG de 978 hp unitarios
Prestaciones: velocidad máxima 500 km/h a 3 000 m; radio de combate 350 km en misión *hi-lo-hi*
Dimensiones: envergadura 14,50 m; longitud 14,25 m
Pesos: vacío 4 037 kg; máximo en despegue 6 800 kg
Armamento: dos cañones de 20 mm, cuatro ametralladoras de 7,62 mm y una carga máxima de 1 620 kg de armas lanzables instaladas en soportes externos
Usuarios: Argentina y Uruguay

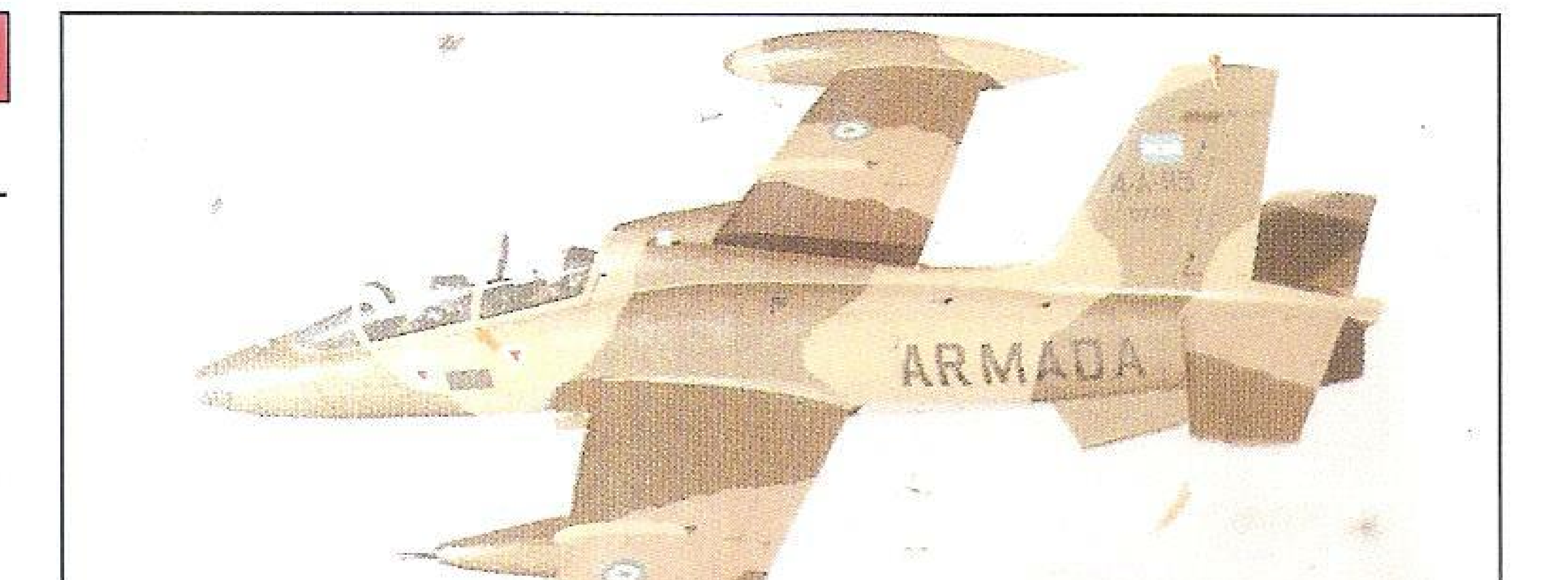
142

ITALIA

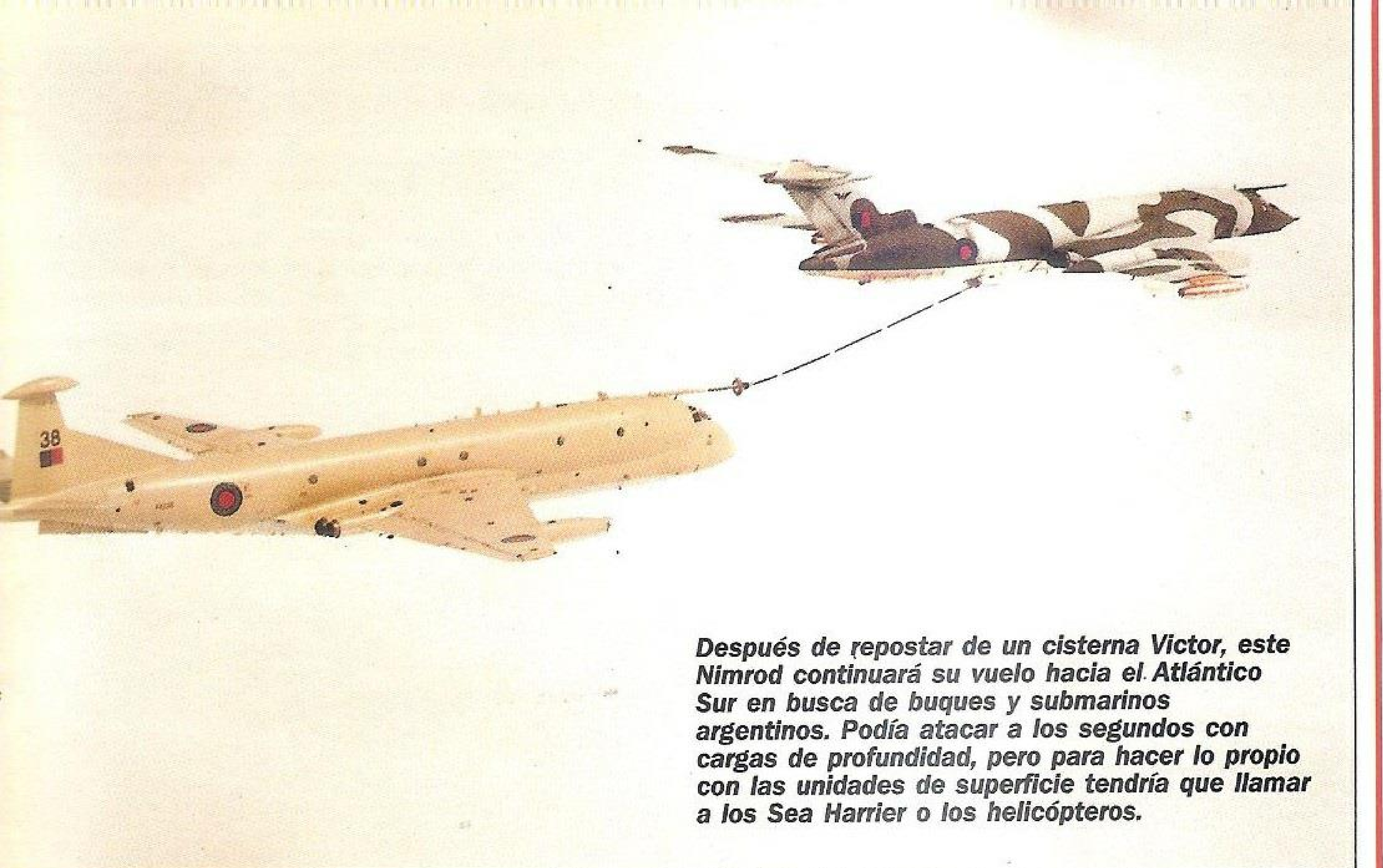
Aermacchi M.B.339

Cuando la *Task Force* británica se aproximaba al archipiélago surgió la necesidad de un avión de ataque antibuque ligero que pudiese operar desde las propias islas. El **Aermacchi M.B.339A** podía operar con una carga de 1 814 kg y fue el candidato más obvio.

Los cuatro primeros aviones llegaron a isla Soledad el 24 de abril como material de vuelo de la 1 Escuadrilla de Ataque, que después recibiría otros dos aparatos. Las primeras experiencias en las islas demostraron a los argentinos que el M.B.339 era demasiado vulnerable como plataforma de bombardeo debido a que debía arrojar todas las bombas simultáneamente y en un perfil de ataque muy peligroso, por lo que los aviones fueron reconfigurados con dos barquillas de cañones de 30 mm y hasta cuatro lanzadores con cuatro cohetes Zuni de 127 mm para efectuar ataques colectivos a muy baja cota. Un M.B.339A se perdió en un accidente el 3 de mayo, pero el día 21 un aparato que volaba en solitario infligió ciertos daños al HMS *Argonaut* antes de lanzarse a un arriesgado sobrevuelo de la flota británica en una importante misión de reconocimiento visual.



Especificaciones
Aermacchi M.B.339A
Tipo: biplaza de entrenamiento avanzado y de tiro, con capacidad secundaria de ataque ligero
Planta motriz: un turborreactor Rolls-Royce Viper Mk 632 (fabricado por Piaggio) de 1 814 kg de empuje
Prestaciones: velocidad máxima 817 km/h a 9 145 m; radio de acción 270 km en misión *lo-lo-lo*
Dimensiones: envergadura 10,85 m; longitud 10,97 m
Pesos: vacío 3 135 kg; máximo en despegue 5 895 kg
Armamento: hasta 1 814 kg de cargas lanzables en soportes externos
Usuarios: Argentina, Dubai, Ghana, Italia, Malaysia, Nigeria y Perú



Después de repostar de un cisterna Victor, este Nimrod continuará su vuelo hacia el Atlántico Sur en busca de buques y submarinos argentinos. Podía atacar a los segundos con cargas de profundidad, pero para hacer lo propio con las unidades de superficie tendría que llamar a los Sea Harrier o los helicópteros.

forzados con Boeing 707 y Gates Learjet, mientras que aviones de entrenamiento como los Turbo-Mentor se unieron a los más adecuados Aermacchi M.B.339 y Pucará en las misiones de ataque al suelo (aunque sólo uno: existe un límite incluso para el valor suicida).

La victoria del Harrier

Los británicos, por su parte, utilizaron los aviones que les permitieron los condicionantes geográficos. No podían disponer de su principal avión de ataque e interdicción, el Tornado, ni de su bombardero de ataque antibuque, el Buccaneer, debido a que no tenían una base desde donde utilizarlos. Y tampoco podían recurrir a los Jaguar y Phantom, ni tampoco al Hercules, salvo para misiones de repostaje. El único avión de combate que tenían a mano para actuar en las islas era el Harrier.

Es difícil sobrevalorar la contribución del Harrier al conflicto, pero al mismo tiempo es innecesario recordar que actuó como un componente más de un sistema más amplio y que trabajó justo como se había pensado que hiciera. Sin el Harrier, la *Royal Navy* hubiese sido incapaz de emplear en la zona de conflicto portaviones ligeros como el *Invincible.* Sin el Harrier, quizá, ni tan siquiera habrían existido esos portaviones. Y sin tales buques y sin al menos la posibilidad de pelear por la superioridad aérea, probablemente no hubiese sido posible la Operación "Corporate".



Como tiene que salvar las 400 millas hasta las Malvinas, este Mirage III se ve obligado a despegar con dos enormes tanques auxiliares bajo el ala. Como los demás aparatos argentinos, actuará al límite de su radio de combate, lo que limitará severamente sus posibilidades operativas.

Comparación de combate

Los aviones que se enfrentaron más veces fueron los Sea Harrier británicos y los Mirage y Dagger argentinos. Los Sea Harrier resultaron mucho más capaces, y el factor clave fue el mejor entrenamiento de los pilotos de la *Royal Navy.*

143 GRAN BRETAÑA



British Aerospace Harrier y Sea Harrier

Gracias a su capacidad STOVL, los Harrier fueron los únicos aviones de combate que pudieron emplear los británicos en la guerra de las Malvinas. Al principio operaron desde los dos portaviones de la *Task Force*, el HMS *Hermes* y el HMS *Invincible*, y después desde pistas en tierra; en ambos casos fueron un factor determinante de la victoria británica.

Los dos modelos empleados fueron el **Harrier GR.Mk 3** y el **Sea Harrier FRS.Mk 1**. Este último sumaba al principio sólo 20 aparatos de los Escuadrones 801 y 899 de la *Fleet Air Arm*, aunque luego se les unieron ocho aviones del Escuadrón 809 llegados a bordo del portacontenedores *Atlantic Conveyor*. Los Sea Harrier fueron repintados de gris oscuro, dejando sólo al descubierto, las escarapelas nacionales, los números de serie y los códigos de unidad. Los Harrier del Escuadrón 1 de la RAF recibieron apresuradamente capacidad aire-aire con la adición de soportes para dos AIM-9L Sidewinder, y sus pilotos se sometieron a un corto e intensivo entrenamiento de despegue desde las *ski-jump* en RNAS Yeovilton antes de trasladarse a la base aérea de Wideawake, en la isla de Ascensión. Allí embarcaron en el *Atlantic Conveyor*, que los llevó hasta las inmediaciones de los portaviones en el Atlántico Sur.

Los Sea Harrier se usaron al principio para brindar defensa aérea a la *Task Force*, pero después se vieron cada vez más envueltos en la campaña de ataque al suelo en apoyo de las fuerzas de tierra. Se perdieron seis Sea Harrier (tres derribados por la antiaérea, uno accidentado al despegar y dos en una colisión en vuelo), pero en el curso de sus 2 376 salidas (que supusieron 2 088 apontajes y 288 aterrizajes) los Sea Harrier abatieron 24 aviones argentinos (21 de ala fija y tres helicópteros) sin caer ni uno solo de ellos en combate aéreo. Para conseguirlo consumieron 26 Sidewinder y una cantidad desconocida de proyectiles de 30 mm. En términos operacionales, los Sea Harrier efectuaron 1 100 patrullas de combate aéreo y 90 misiones de apoyo ofensivo; en estas últimas porporcionaron potencia de fuego a las fuerzas de tierra y destruyeron en el suelo tres aviones de ataque Pucará con bombas rompedoras y de racimo.

Especificaciones
British Aerospace Sea Harrier FRS.Mk 1
Tipo: monoplaza embarcado de caza, reconocimiento y ataque
Planta motriz: un turbosoplante de empuje vectorizable Rolls-Royce Pegasus 11 Mk 104 de 9 752 kg de empuje
Prestaciones: velocidad máxima 1 183 km/h al nivel del mar; alcance 740 km en una misión *hi-hi-hi*
Dimensiones: envergadura 7,70 m; longitud 14,50 m
Pesos: vacío 5 942 kg; máximo en despegue 11 880 kg
Armamento: dos cañones Aden de 30 mm y 3 629 kg de cargas ofensivas en soportes externos
Usuarios: India y Gran Bretaña



Los pilotos de los Sea Harrier eran sobre todo de la *Royal Navy*, aunque había algunos agregados de la RAF. Los pilotos británicos estaban mejor preparados que sus homólogos argentinos.

Una de las armas más avanzadas de la guerra fue el misil aire-aire AIM-9L Sidewinder. Tenía mucha mejor adquisición que los misiles argentinos, aunque la mayoría se dispararon de la forma tradicional, por la cola.

No se perdió ningún Sea Harrier en combate aéreo, aunque seis resultaron destruidos por la antiaérea y en accidentes.

El radar Blue Fox permitió al Sea Harrier detectar la aproximación de aviones enemigos. Sin embargo, la mayoría de las interceptaciones fueron preparadas por los radaristas de los buques de la Flota.

Chris Davey

144 FRANCIA



Dassault-Breguet Mirage III e IAI Dagger

El núcleo del potencial argentino en aviones de altas prestaciones consistía en dos aviones emparentados, el francés **Mirage IIIEA** y una copia israelí del Mirage IIICJ, el **IAI Dagger**. El primero servía en un escuadrón (el I Escuadrón de Caza de la VII Brigada Aérea) y el segundo en dos escuadrones de la IV Brigada Aérea. Estas tres unidades tenían la misión primaria de defender Buenos Aires de un ataque aéreo, pero para la guerra de las Malvinas fueron trasladados más al sur para proporcionar capacidad supersónica sobre las islas.

El Mirage IIIE es una variante de cazabombardeo e interdicción lejana de la saga Mirage III, en tanto que el Dagger es la versión de exportación del Nesher, que es a su vez una copia sin licencia del Mirage IIICJ dotada de un turborreactor Atar igualmente "fusilado". La Fuerza Aérea Argentina confiaba en que las prestaciones supersónicas de estos dos modelos le diesen la superioridad aérea sobre las Malvinas, pero ignoró los efectos negativos de los tanques lanzables. Éstos eran necesarios, pero privaban de las cualidades supersónicas y dejaban a los aviones con una limitada autonomía sobre las islas. Más aún, los británicos restringieron sus operaciones a cotas medias y bajas, donde la gran ala del Mirage II y del Dagger era inadecuada cuando había que evolucionar en combate.

Especificaciones
Dassault-Breguet Mirage IIIEA
Tipo: monoplaza de cazabombardeo e interdicción lejana
Planta motriz: un turborreactor SNECMA Atar 9C de 6 200 kg de empuje
Prestaciones: velocidad máxima (limpio) 2 350 km/h o Mach 2,2 a 12 000 m; alcance 1 200 km con armamento ligero
Dimensiones: envergadura 8,22 m; longitud 15,03 m
Pesos: vacío 7 050 kg; máximo en despegue 13 700 kg
Armamento: dos cañones DEFA de 30 mm y hasta 1 360 kg de cargas lanzables instaladas en soportes externos
Usuarios: Argentina, Australia, Brasil, Egipto, España, Francia, Líbano, Paquistán, Sudáfrica, Suiza y Venezuela.

Los Dagger fueron tripulados con entrañas y determinación por sus pilotos argentinos. A escasos metros del agua o el suelo, atacaron a los buques británicos y consiguieron hundir o dañar nueve de ellos.

Incapaces de operar desde las propias Malvinas, los Dagger pelearon al límite de su alcance y sólo podían estar unos minutos sobre la zona de combate.

En la guerra se perdieron trece Dagger y Mirage, la mayoría a manos de los misiles antiaéreos navales.

La columna vertebral de la Fuerza Aérea Argentina era el Mirage III y su pariente lejano el Dagger. El primero tenía radar y se usó como caza de combate aéreo, mientras que el Dagger sirvió en misiones de ataque.



LOS COMBATIENTES

Tiempo atrás, las fuerzas armadas argentinas y británicas habían colaborado y compartido parte de su material, pero cuando estalló la guerra se enfrentaron a muerte.

La guerra de las Malvinas fue ganada por las tropas de tierra británicas. Pero tales fuerzas hubieron de ser trasladadas de un extremo al otro del Atlántico para que pudiesen entrar en combate. Y tuvieron que ser llevadas de los buques a tierra firme para poder atacar. Se las tuvo que proveer de las vituallas, las municiones y el material necesarios para combatir en una guerra moderna. Y todo esto tuvo que hacerse en unas islas inhóspitas como pocas, en las que donde el suelo no es rocoso está cubierto de turba, y situadas a 4 000 millas de la base más cercana. Esos hombres necesitaron poder naval y también poder aéreo.

Por su parte, si los argentinos querían conservar sus recién conquistadas Malvinas tenían que detener a la agrupación operativa de la *Royal Navy*. Si no lo conseguían, aún les cabía la posibilidad de detener los desembarcos. Para todo ello podían utilizar submarinos, buques de superficie y ataques aéreos. El hundimiento del *Belgrano* desaconsejó por completo ulteriores acciones de superficie, en tanto que los submarinos argentinos no bastaban para frenar a su formidable enemigo. Eso dejaba solos a los aviones de la Fuerza Aérea y de la Armada argentinas, pero la amenaza que representaban para los británicos era considerable.

Frente a ellos, los británicos se veían en una gran desventaja: unos pocos aviones subsónicos embarcados contra una fuerza muy superior de reactores de altas prestaciones que operaban desde bases en tierra. El único apoyo que podían recibir los británicos tenía que venir de la isla de Ascensión, miles de millas más al norte. Y los argentinos estaban en posesión de Port Stanley, junto a la única pista de todo el Atlántico Sur capaz de recibir reactores de combate modernos. En cualquier caso, operaban apenas a 400 millas de sus costas nacionales. Tenían también aviones menores repartidos por las pistas de aterrizaje de la isla, aviones sobradamente letales para los helicópteros, tan importantes en cualquier operación militar moderna. Todo estaba listo para que diese comienzo un choque en el que los aviones iban a tener una importancia definitiva: desde los cazas que se disputaban la superioridad allá en los cielos a los transportes que les apoyaban y los helicópteros que trasladaban hombres y suministros hasta el mismo campo de batalla.



***Arriba:** Este Lynx lleva un Sea Skua, un misil que se estrenó en las Malvinas con el hundimiento de dos buques ligeros argentinos.*

***Izquierda:** Helicópteros Gazelle (en primer plano) y Wessex abastecen a las fuerzas de tierra durante la batalla.*

Aviones de combate británicos

En el Atlántico Sur sólo podían emplearse aviones de largo alcance, como el casi jubilado Vulcan, o aparatos V/STOL como el Harrier, capaz de operar desde las cubiertas de los portaviones ligeros. El Vulcan montó la salida de bombardeo de mayor duración de la Historia para atacar la pista de Port Stanley. Los Sea Harrier brindaron defensa aérea a los portaviones, montaron patrullas de combate aéreo sobre las islas, atacaron la pista de Port Stanley y los barcos argentinos en las inmediaciones, y efectuaron salidas de reconocimiento. Los Harrier GR.Mk 3 de la RAF volaron desde los portaviones en apoyo de las tropas en tierra y usaron bombas guiadas por láser en los combates por Port Stanley.



***Arriba:* Un Sea Harrier aguarda en cubierta mientras otro se mantiene en estacionario junto al buque. El Sea Harrier fue sin duda la estrella en las Malvinas.**

***Derecha:* Este Harrier de la RAF solía operar desde los bosques alemanes, pero sirvió con igual brillantez desde los portaviones ligeros de la Royal Navy.**

La opinión del profesional

Combatir al Sea Harrier

"Un Sea Harrier seguía a un Dagger a unas ocho millas de distancia, y yo me encontraba unas 16 millas por detrás de dicho Sea Harrier. El control de tierra me dio un rumbo de interceptación de 320 grados. Nunca olvidaré ese momento. Yo iba volando en supersónico, aproximándome a las «seis» del Sea Harrier y, aunque todavía no le había visto, el radar de tierra me daba constantemente datos actualizados. Nuestros Dagger llevaban tres tanques lanzables de 1 300 litros, dos misiles aire-aire Shafrir y la carga completa de munición para nuestros cañones de 30 mm. Pero también los británicos tenían radares. De hecho, su material electrónico embarcado era de la mejor calidad y les ayudó a conseguir la superioridad aérea.

"Parece que uno de sus controladores avisó a mi «presa» de que la estaban siguiendo. Yo me encontraba a unas dos millas y a punto de elegir y disparar un misil de guía infrarroja, cuando el Sea Harrier efectuó un repentino y brusco cambio de dirección, pasando en un instante de la derecha a la izquierda, perdiendo altura rápidamente y dirigiéndose hacia el mar. No pude seguirle en la maniobra y, por tanto, tampoco pude hacerle un solo disparo. Pero por lo menos había conseguido apartar el Sea Harrier de la cola de uno de los Dagger de ataque, que hacía unos instantes había realizado una incursión contra dos buques británicos que bombardeaban Port Stanley."

Capitán Moreno, piloto de Dagger de la VI Brigada Aérea de la Fuerza Aérea Argentina

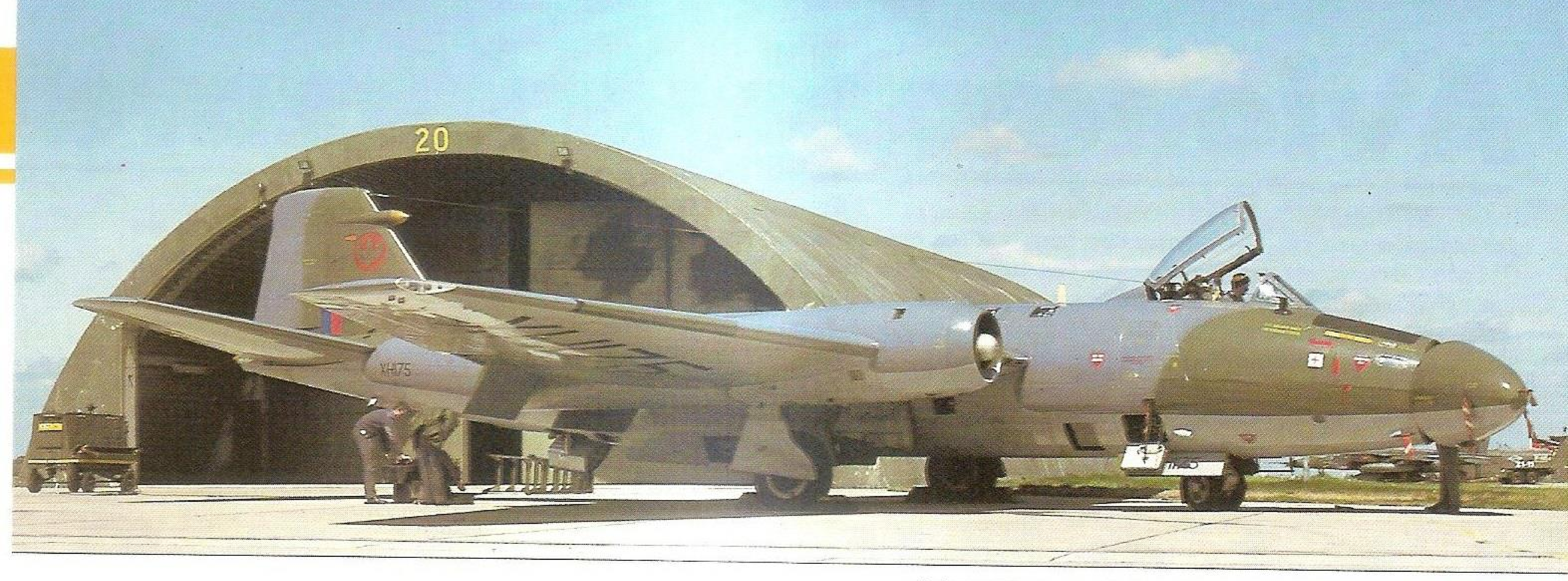


***Derecha:* Con un cañón de 105 mm a la eslinga, un Sea King participa en el traslado de material entre buques. Las misiones principales del Sea King fueron la caza de submarinos, el transporte de munición, la inserción de comandos y la evacuación de bajas.**

Helicópteros británicos

Desde su aparición a finales de la II Guerra Mundial, el helicóptero se ha convertido en parte vital de la maquinaria militar. En ninguna otra parte fue esto más evidente que en las Malvinas. Los helicópteros fueron las "criadas para todo". Los Sea King y Wessex transportaron munición, suministros y tropas además de realizar sus funciones normales de dar cobertura antisubmarina a los portaviones. Los Lynx y Wasp operaron desde buques menores, empeñando con éxito unidades de superficie enemigas con sus misiles Sea Skua y AS.12. Los Scout y Gazelle actuaron en apoyo de las tropas en tierra, y el único Chinook superviviente del *Atlantic Conveyor* trabajó arduamente en el traslado de hombres y municiones por el archipiélago.



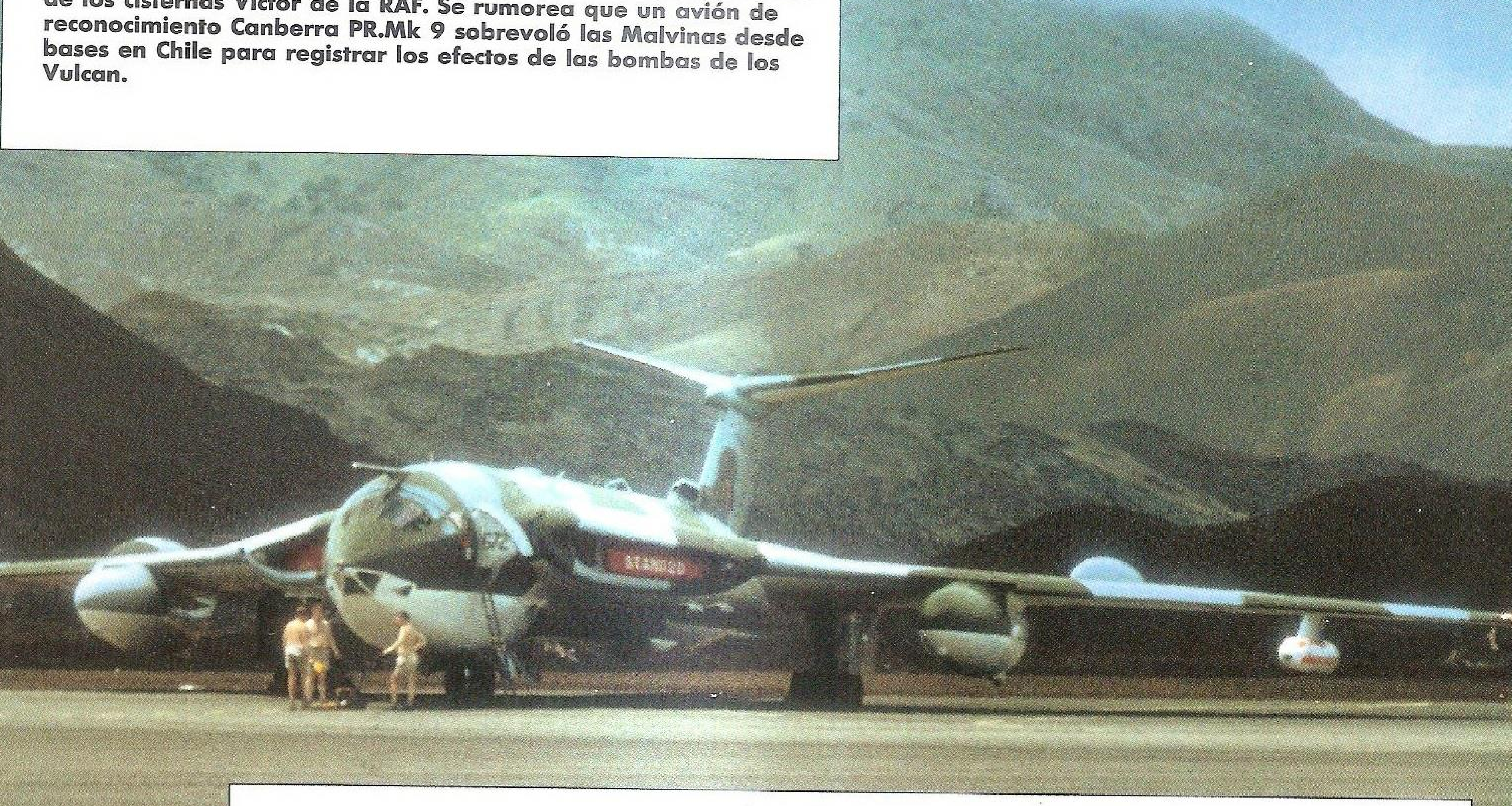


Aviones de apoyo británicos

Aviones Canberra destacados en Chile recogieron evidencias fotográficas del conflicto. Estos aviones volaban a gran altura sobre las islas para evitar las defensas antiaéreas argentinas.

Por cada avión en primera línea casi siempre hay otro en su apoyo. Un sinnúmero de Hercules y VC10 montaron un puente aéreo entre Gran Bretaña y Ascensión, ayudados por los Belfast de la compañía HeavyLift. Cuando la *Task Force* navegaba hacia el sur fue cubierta por aviones de reconocimiento marítimo Nimrod, alerta ante la remota posibilidad de un ataque naval argentino. Aviones de espionaje electrónico Nimrod R.Mk 1 se dedicaron a grabar emisiones de radio y radar enemigas. Las incursiones de los Vulcan fueron posibles por el respaldo masivo de los cisternas Victor de la RAF. Se rumorea que un avión de reconocimiento Canberra PR.Mk 9 sobrevoló las Malvinas desde bases en Chile para registrar los efectos de las bombas de los Vulcan.

La base aérea más cercana era la de la isla de Ascensión, a unas 4 000 millas de las Malvinas. Un enorme esfuerzo de repostaje en vuelo de los Victor permitió que otros aviones de la RAF apoyaran la operación aeronaval.





Derecha: Los Nimrod R.Mk 1 de la RAF grabaron emisiones de radio y radar argentinas. Mientras, los MR.Mk 2 volaban en busca de buques y submarinos enemigos.

Aviones de guerra de las Malvinas

La batalla por las Malvinas fue inusual en que el armamento empleado procedía exclusivamente de fuentes occidentales. De hecho, los infantes de los dos bandos utilizaban idénticos fusiles de asalto y ametralladoras. En el aire la cosa era un poco distinta. Los aviones utilizados en combate por los británicos se limitaron a los Vulcan, Harrier, Sea Harrier y helicópteros, aunque otros muchos modelos sirvieron en las operaciones de apoyo. Por el contrario, Argentina lanzó al combate una gran variedad de aviones. Muchos de sus modelos más modernos eran de origen francés, aunque también participaron, con un éxito variable, viejos aparatos de origen estadounidense y británico. Algunos aviones, como los Canberra, Chinook y C-130 Hercules, fueron utilizados por los dos bandos.

McDonnell Douglas A-4B Skyhawk
El bombardero de ataque ligero A-4 Skyhawk fue utilizado por la Fuerza Aérea (en la ilustración) y la Armada argentinas con cierto éxito, aunque sufrió fuertes pérdidas. Catorce aparatos fueron abatidos por misiles superficie-aire y fuego de cañón, mientras que los Sea Harrier dieron cuenta de otros ocho.

Dassault-Breguet Super Etendard
El Super Etendard es el principal avión de ataque embarcado francés. Argentina recibió cuatro aparatos antes de la guerra junto con cinco misiles Aérospatiale AM.39 Exocet, una combinación que resultó fatal para el HMS *Sheffield* y el portacontenedores *Atlantic Conveyor*.

Agusta A 109
El A 109 es un helicóptero de transporte ligero del que el 601 Batallón de Aviación del Ejército argentino empleó tres ejemplares en las Malvinas. Se les armó con ametralladoras y cohetes. Uno fue abatido por los Sea Harrier, y los otros dos fueron capturados al final del conflicto.

Westland Sea King
Los Sea King de la *Royal Navy* hicieron más de 5 000 salidas en el Atlántico Sur. Su función primaria era proteger la *Task Force* de ataques submarinos, pero también se les usó para transportar tropas y suministros.

IAI Dagger
Esta copia israelí del Mirage 5 ejecutó misiones de ataque al límite de su alcance sobre las Malvinas. No pudo con el Sea Harrier: nueve de los once Dagger perdidos fueron derribados por la "Muerte Negra".

Boeing Vertol CH-47 Chinook
El CH-47 sirvió con los dos bandos. La RAF envió cuatro HC.Mk 1 a las Malvinas, pero tres se perdieron a bordo del *Atlantic Conveyor*. El superviviente tuvo una actuación meritoria en las últimas fases de los combates por las islas.

Lockheed C-130 Hercules
El C-130 fue un avión clave en el puente aéreo británico hasta Ascensión, desde donde efectuó misiones a la zona de combate. Los C-130 argentinos hicieron salidas de abastecimiento a Port Stanley; un ejemplar fue derribado por los Sea Harrier.

Aermacchi M.B.339
Argentina desplegó en las Malvinas seis entrenadores avanzados Aermacchi M.B.339, que operaron desde Port Stanley. Fue uno de ellos el primer avión que atacó las fuerzas de desembarco británicas en el estrecho de San Carlos.

FMA Pucará
Diseñado en Argentina como avión antiguerrilla, del Pucará se esperaba mucho en las Malvinas. Sin embargo, en tierra resultó vulnerable a los bombardeos aéreos y navales, y en el aire a los Sea Harrier y los SAM.



Westland Lynx
El Lynx es uno de los mejores helicópteros antisubmarinos embarcados, pero en las Malvinas destacó al efectuar el primer empleo real del misil antibuque Sea Skua, con el que alcanzó al patrullero *Alférez Sobral*.

Dassault Mirage III
Los interceptadores Mirage argentinos fueron retenidos para proteger las bases aéreas continentales a raíz de que las incursiones de los Vulcan demostrasen que los británicos podían atacarlas.

McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk
Los Skyhawk de la Armada argentina diferían poco de sus homólogos de la Fuerza Aérea. Sin embargo, sus pilotos estaban mejor entrenados en el ataque naval y fueron responsables del hundimiento de los HMS *Antelope* y *Ardent*.



Avro Vulcan
Puesto en vuelo en 1955, el Vulcan estaba abocado a la jubilación cuando se le pidió que lanzase la salida de bombardeo más larga de la Historia. Hay 6 254 km de Ascensión a las Malvinas, y el Vulcan tuvo que cubrirlos con 9 450 kg de bombas. Cada misión "Black Buck" podía durar 16 horas.

Westland Wessex
Pese a su edad, fue utilizado en diversidad de funciones y realizó más de 2 000 salidas. Se perdieron nueve aparatos: dos en una tormenta en la Georgia del Sur, seis en el *Atlantic Conveyor* y uno destruido por el Exocet que alcanzó al HMS *Glamorgan*.



British Aerospace Canberra
El Canberra fue un modelo revolucionario en el momento de su diseño, y 33 años después todavía estuvo en las Malvinas. Se dice que los secretos PR.Mk 9 de la RAF realizaron misiones de reconocimiento desde bases chilenas, mientras que los bombarderos de la Fuerza Aérea Argentina, como el de la ilustración, se usaron con menos éxito. Uno fue derribado por un Sea Harrier y otro de ellos fue alcanzado a gran altitud por un misil Sea Dart disparado por el HMS *Exeter*.



British Aerospace Harrier
Los Harrier estaban más aclimatados a los bosques europeos que al tormentoso Atlántico Sur, pero estos cazas de ataque de la RAF se acostumbraron rápidamente a las cubiertas de los portaviones. Realizaron 150 salidas en apoyo de las fuerzas de tierra durante las últimas fases del conflicto.



British Aerospace Sea Harrier
El Sea Harrier fue el avión revelación de la guerra de las Malvinas, en la que se convirtió en todo un clásico de la aviación de combate.

Handley Page Victor
El Victor, de silueta inconfundible, surcó los cielos por primera vez como bombardero nuclear, pero durante la guerra de las Malvinas destacó como cisterna. Los Victor K.Mk 2 de los Escuadrones 55 y 57 de la RAF operaron desde Ascensión, necesitándose hasta doce de ellos para que un solo Vulcan pudiese bombardear Port Stanley.

Aviones de combate argentinos

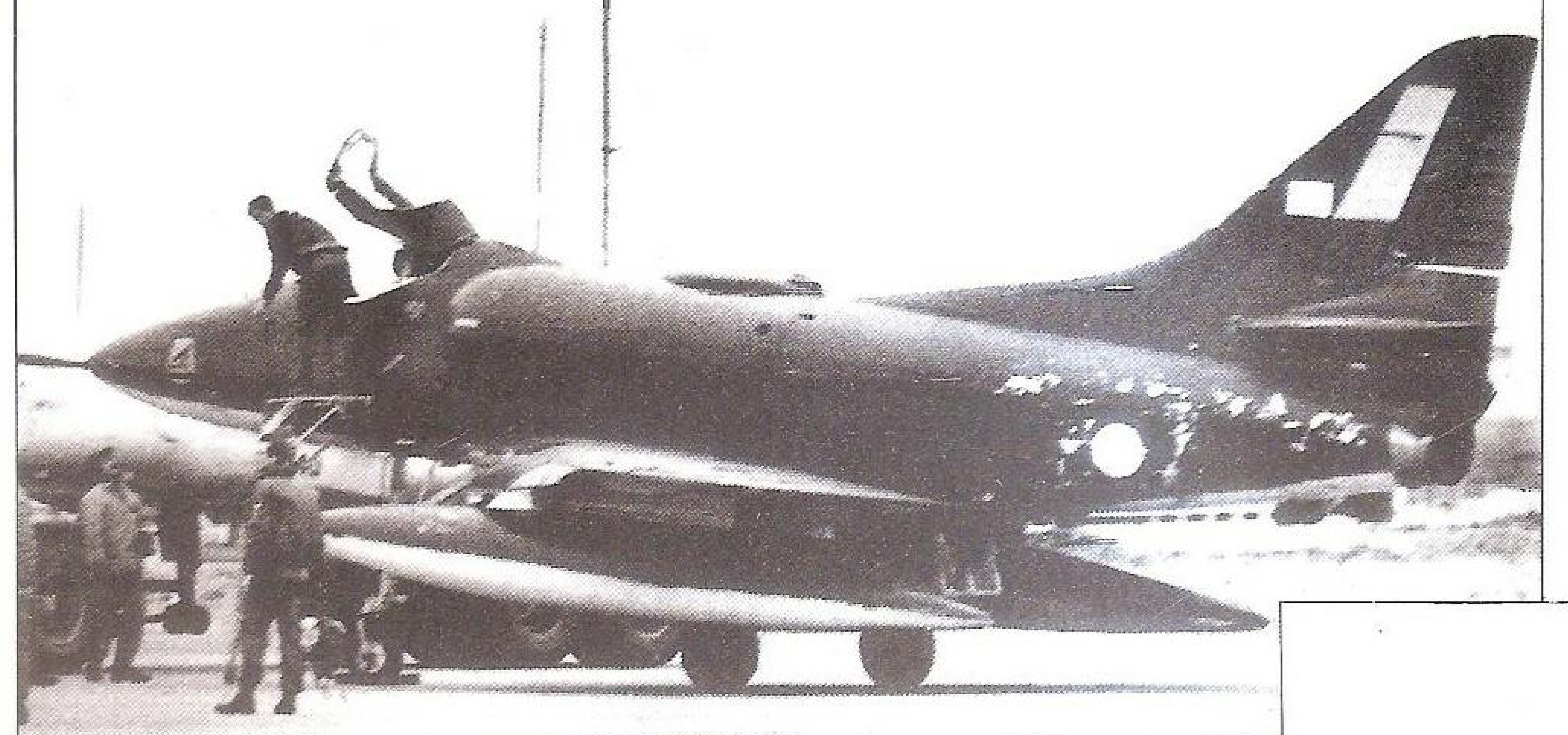
Como operaban desde su propio país, los argentinos no estaban tan limitados como los británicos en cuanto a tipos de aviones. Cazas dotados de radar Mirage III escoltaron algunos de los primeros ataques contra la *Task Force*, pero por lo general fueron retenidos para defender las bases aéreas del continente contra posibles ataques de los Vulcan. Los aviones israelíes Dagger, una variante de ataque al suelo del Mirage, llevaron el peso de las acciones de la FAA junto con los A-4 Skyhawk. Los Canberra de la Fuerza Aérea fueron utilizados también como bombarderos en horizontal. La Armada consiguió cierto éxito contra la *Task Force* con su versión del Skyhawk, que sirvió desde bases en tierra junto a los Super Etendard armados con misiles Exocet. El apoyo directo en las propias islas dependió del avión de ataque propulsado a turbohélice Pucará y de los biplazas italianos Macchi M.B.339 de la Armada Argentina.

***Arriba:** Captado en el pasillo antiaéreo de la Royal Navy, un Dagger escapa hacia las montañas tras efectuar una pasada de bombardeo contra la navegación en el estrecho de San Carlos.*

***Abajo:** Armado con misiles aire-aire franceses Magic, unos Mirage III se disponen a emprender una salida.*



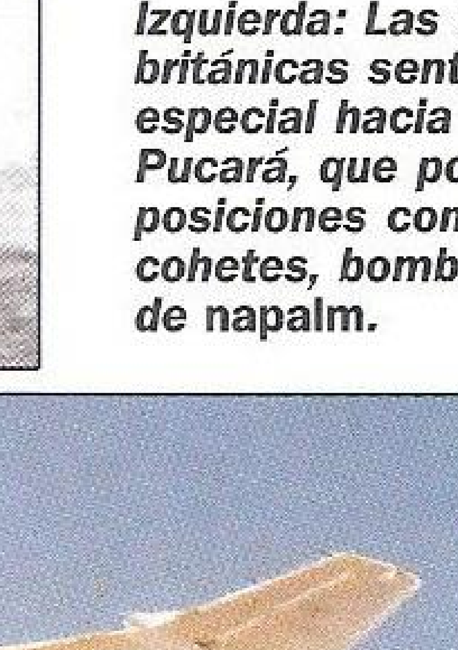
Resulta irónico pensar que los bombarderos Canberra argentinos habían sido utilizados previamente por la Royal Air Force británica.



Izquierda: El valeroso A-4 Skyhawk había nacido en 1956 como bombardero ligero nuclear embarcado para la US Navy. Pero 26 años después combatió contra la Flota británica y le averió 13 buques, incluidos cuatro hundimientos.

Abajo: Recién entregados por Francia, los Super Etendard apenas estaban preparados para el servicio activo, e incluso menos aún lo estaban sus misiles Exocet: toda una suerte para la Flota británica.





Izquierda: Las fuerzas de tierra británicas sentían una aversión especial hacia el avión de ataque Pucará, que podía atacar sus posiciones con fuego de cañón, cohetes, bombas de racimo y tanques de napalm.

Derecha: Se usaron transportes ejecutivos Lear Jet en la recogida de información.

La opinión del profesional

Los cazas argentinos

"Bloqueé mi radar en el líder y empecé a buscar otros aviones: no podía creer que un par de cazas hubiesen venido en solitario como esos dos. Su formación era mala, lo que los norteamericanos llaman «alas soldadas», volando muy cerca uno de otro. Mi impresión fue que esos pilotos no eran muy buenos tácticamente. No parecían apercibirse de lo que estaba sucediendo."

"Es el tipo de cosas que el primer día en la unidad de armas tácticas te enseñan que no debes hacer. Nosotros ni en sueños llevaríamos esa clase de formación, por lo que fue una sorpresa que ellos la utilizasen. Desde la perspectiva actual, es evidente que los argentinos llevaban esa formación porque el punto era un novato, totalmente inexperto, e iba pegado a su líder como con cola. Los pilotos argentinos eran valientes y, a decir verdad, buenos con la palanca y los pedales. Pero su entrenamiento y tácticas de combate eran atroces: no creo que el líder se diese cuenta de que estaba bajo ataque hasta que le derribé el punto. Después de la guerra, sentí un gran alivio al saber que había salido con vida. Yo no iba tras su pellejo, sino a por su avión."

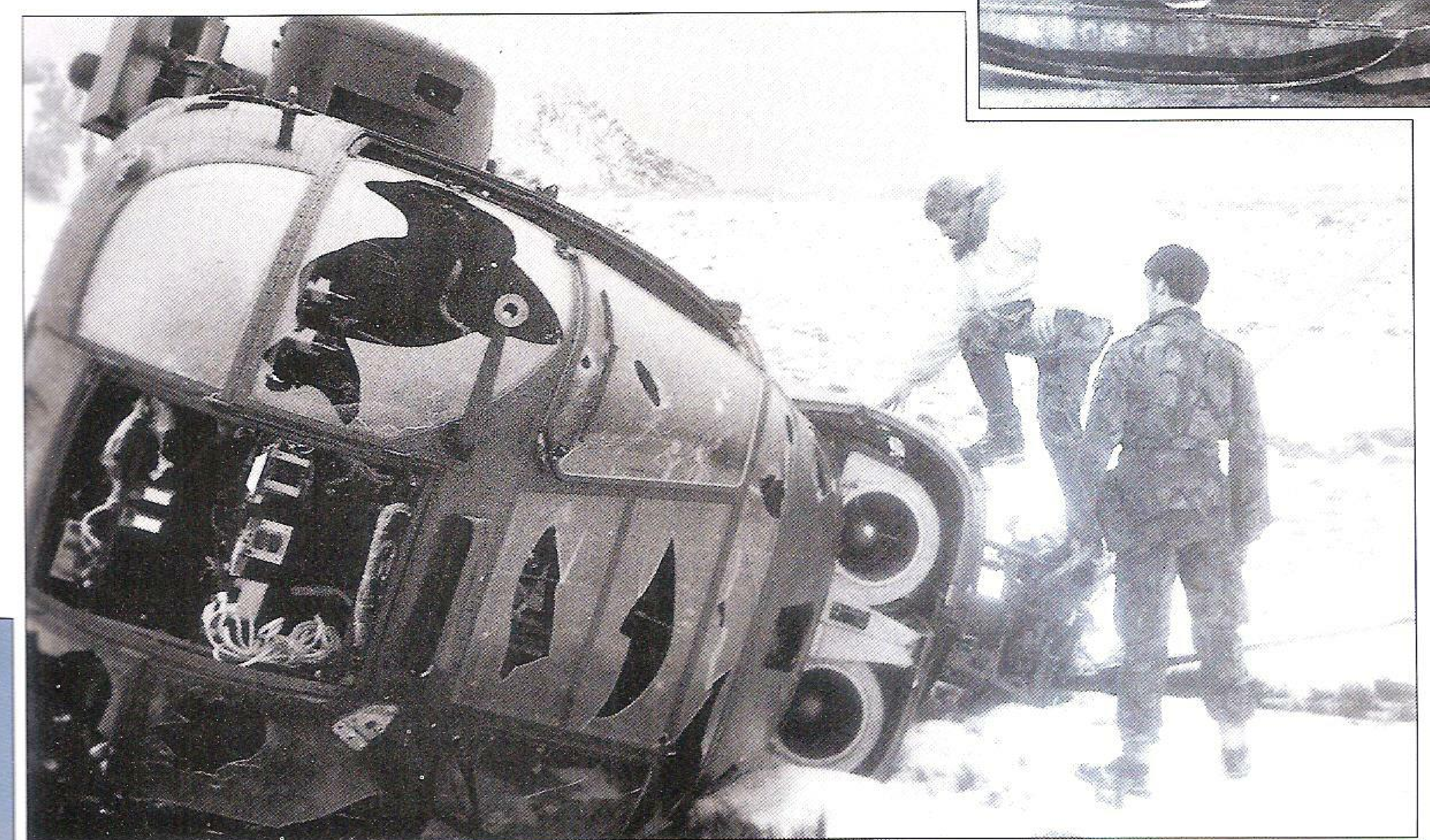
Teniente de navío Steve Thomas, de la Royal Navy, y teniente de patrulla Paul Barton, de la RAF

Aviones de apoyo argentinos

Los argentinos utilizaron una amplia variedad de aviones de apoyo, muchos de ellos en misiones para las que no habían sido diseñados. Cuando la *Task Force navegaba hacia el sur desde* Ascensión, sus convoyes fueron seguidos por un cuatrimotor Boeing 707. Los transportes usados en las islas fueron el ubicuo C-130 Hercules (empleado también como avión de reconocimiento lejano e improvisado bombardero), el Fokker F-27 Friendship, el F-28 Fellowship y el Lockheed Electra. En misiones de corta duración entre las islas se emplearon los DHC-6 Twin Otter y Short Skyvan. Las tareas de reconocimiento marítimo fueron compartidas por los Grumman Tracker y viejos P-2 Neptune, aunque los primeros tenían poco alcance y los segundos pasaban por problemas de disponibilidad. Se usaron Gates Learjet a alta cota como máquinas de reconocimiento y también como señuelos, para atraer a los Sea Harrier lejos de los Dagger y Skyhawk enviados en misiones de ataque.

Helicópteros argentinos

Los helicópteros argentinos fueron utilizados con profusión desde los primeros días de la ocupación de las islas, y el 601 Batallón de Aviación del Ejército sufrió graves pérdidas durante el conflicto. Los helicópteros estaban en las islas a las pocas horas de la invasión, empleados para transportar hombres y material entre las guarniciones y los destacamentos remotos. Entre los modelos usados estuvieron los Bell UH-1 Huey, Bell 212 Twin Huey y Agusta A 109 (algunos de ellos armados con cohetes y barquillas de ametralladoras). El transporte pesado fue responsabilidad de dos CH-47 Chinook, mientras que gran parte del movimiento de tropas lo efectuaron los Aérospatiale SA.330 Puma. El único helicóptero naval perdido durante la guerra fue un Alouette III, hundido con el *General Belgrano*.



Arriba: Al cabo de la calle, la guerra hubo de ser librada por las tropas de tierra, por lo que resultaron esenciales los aparatos de transporte como este Chinook. Pero su empleo por los argentinos estuvo limitado por la superioridad aérea británica.

Izquierda: Este Puma argentino fue destruido por las fuerzas británicas en la isla de Georgia del Sur. Durante la guerra, varios ejemplares fueron derribados en vuelo.

Abajo: Uno de los veteranos más canosos de la guerra fue el Neptune, que los argentinos emplearon para mantener a la Flota británica en observación. En teoría podría haber atacado a los submarinos de la Royal Navy.

¡ATAQUE AÉREO!



"Al principio sus disparos se quedaban bastante cortos. Las granadas formaban en el aire estelas con sus trazadores y levantaban surtidores de agua, y los barcos en sí se cubrían de humo a medida que disparaban. Por entonces no podía ver lo cerca que nos daba el fuego porque tenía que mirar a través del costado del parabrisas.

"Mi punto me preguntó: «¿Contra cuál vamos?». «Contra el de detrás, que está menos protegido», le contesté. Los dos barcos habían empezado a moverse rápidamente, con rumbo este, navegando con una separación entre sí de unos 200 metros. Cuando pude ver la enorme forma que estaba atacando por los dos lados de mi parcialmente tapado parabrisas, pulsé el interruptor de liberación de las bombas, pero quizá tardé un poco más de lo normal debido a la dificultad que tenía para ver bien. Llamé inmediatamente al teniente Carlos Rinke: «¿Está ahí, número dos?», y con una sensación de profunda alegría le oí gritar: «Sí, mi capitán. Inmediatamente detrás de usted. Puedo verle». Casi al mismo tiempo oí otra voz en la frecuencia diciendo: «Tengo mi objetivo a la vista. Voy a por él». Esa voz era de la otra pareja de Skyhawks, que iniciaba su pasada de ataque."

Hasta ese momento de la guerra, el capitán Pablo Carballo había tenido una participación relativamente tranquila, aunque frustrante. Después de atacar por error el *Formosa*, al que alcanzó pero con la fortuna de que las bombas no explosionaron, tres semanas después atacó el HMS *Ardent* y falló, aunque entonces creyó que lo había alcanzado:

"La compresión del aire entre mi avión y el agua provocaba un constante bamboleo de la parte inferior del aparato cuando volaba tan bajo como entonces, casi rozando las olas.

"De pronto entré en una zona relativamente silenciosa, en la que ya no me disparaban, y me pude concentrar en el visor y en cómo la superestructura de acero del barco crecía hasta llenarlo. Pulsé el disparador y noté cómo el avión se elevaba unos pocos metros, libre del peso de la bomba. Quedé entre embobado y confundido, y ello estuvo a punto de costarme la vida, pues de repente, justo delante de mí, vi los dos pilares de los palos del barco.

"Instintivamente, di palancazo y alabée acusadamente el avión. Piqué entre los dos palos y vi que uno de ellos pasaba cerca de la cabina. A continuación recuperé la actitud de vuelo e inicié un viraje a la izquierda, contando mentalmente los segundos hasta la explosión de la bomba. Pero llegó y pasó el momento, y no hubo la reparadora explosión. Me dije: «He fallado», y en ese momento vi una nube de humo negro elevándose hasta la perilla de los palos y unas piezas que caían al mar.

"Por entonces, yo gritaba como un crío y me tomó totalmente por sorpresa la aparición de otra fragata directamente enfrente de mí. Quizá también ellos se sorprendieron de mi súbita aparición, pues no abrieron fuego, y al cabo de un instante yo ya



Armeros argentinos colocan las espoletas a tres bombas de 230 kg que poco después serán utilizadas por un Dagger en un ataque contra la Task Force *británica. Por fortuna para ésta, muchas de estas bombas no explosionaron debido a que las lanzaron por debajo de los márgenes de seguridad de las espoletas.*

Abajo: El HMS Plymouth sometido a ataque y fotografiado desde un Dagger argentino.

A medida que progresaban los desembarcos británicos, los argentinos lanzaron los ataques antibuque más devastadores de los tiempos modernos.



El HMS Antelope *explosiona en el golfo de San Carlos. Había sido alcanzado, y saltó por los aires cuando un artificiero intentó desactivar una bomba no explosionada.*

había pasado, siguiendo la «ruta del sol» que decíamos nosotros, dejando las islas detrás y poniendo rumbo a casa con una sensación tremenda de satisfacción, de poder decir que había cumplido con mi deber y estaba todavía vivo." El de Pablo Carballo fue el único avión, de los 14 enviados en esa misión, que llegó hasta los buques; en el curso de la operación se perdieron dos de esos aparatos.

Otro ataque

Una hora y media más tarde se lanzó una nueva incursión. Diecisiete aparatos llegaron sobre la zona de los desembarcos en un espacio de 45 minutos: 11 Dagger y seis Skyhawk, estos últimos tripulados por personal de la Armada, mejor entrenado en misiones de ataque antibuque. El capitán Robles mandaba una pareja de Dagger cuando su punto, el teniente Luna, fue derribado por un Sea Harrier. Robles se unió a otra pareja de Dagger y siguió adelante con el ataque:

"Seguimos adelante, intentando alejar nuestro pesar por el accidente del «Negro» Luna [Robles creía que su punto se había estrellado contra el suelo]. En el otro lado del Falkland Sound vimos una fragata situada cerca de la costa.

"Empezaron a dispararnos en cuanto bajamos al nivel del agua. El capitán Mir González voló valientemente directo hacia el barco mientras los disparos de su cañón dibujaban una senda delante de él. Su bomba cayó 10 metros corta, rebotó en el agua y, al menos eso creo, entró en el casco.

"El teniente Bernhardt arrojó su bomba, que fue a dar en la parte superior delantera del buque. Por entonces yo estaba en la distancia y también lancé mi bomba."

Pero Luna no había sido llamado todavía a realizar el sacrificio supremo:

"Al entrar en el valle, vi una sombra que me pasaba por encima y la izquierda. Casi al mismo tiempo, vi un resplandor en los retrovisores y noté el impacto de un misil en el avión. Se volvió incontrolable. Intenté ganar altitud, pero el avión llevaba la proa hacia abajo e iba invertido. Pensé que estaba a punto de morir en ese momento y ese lugar. Solté la palanca, busqué la anilla superior de eyección y tiré de ella. Mientras tanto, y sin que yo me diese cuenta, el avión había recuperado su actitud normal de vuelo y la eyección fue ordinaria. Oí la explosión, sentí un tirón y el paracaídas se abrió justo en el momento en que hacía impacto con el suelo. Me rompí un hueso del hombro y me disloqué un brazo y una rodilla."

Luna pasó una mala noche, resguardándose en el interior de su bote salvavidas, pero al final el cansancio le sumió en un incómodo sueño.

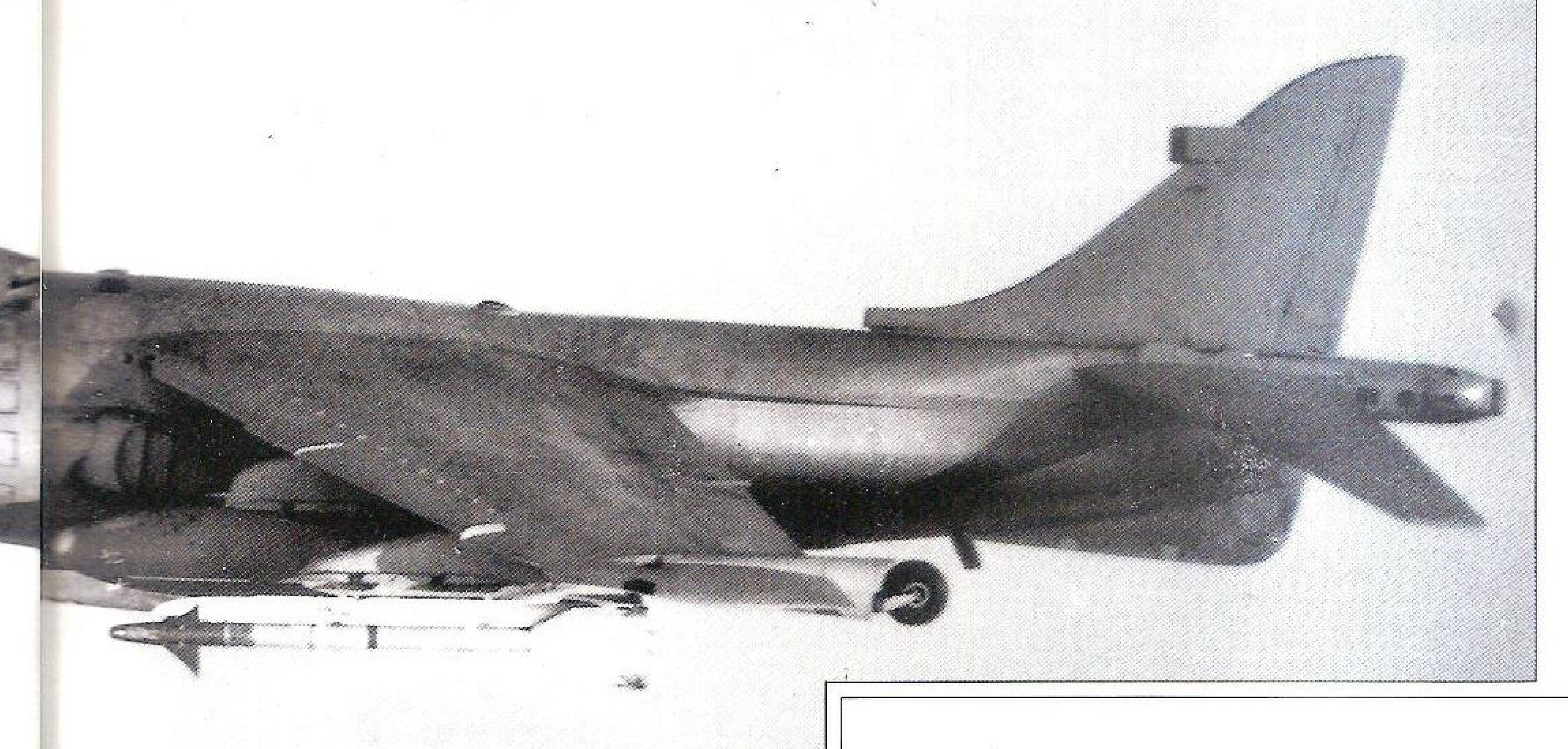
"Cuando me desperté, hacia las nueve de la mañana, me encontré en un valle de las montañas situado a unos veinte kilómetros al oeste de Port Howard. Busqué componentes útiles de mi avión, y utilicé mi cuchillo para convertir algunos de ellos en un entablillado para mi pierna. Puse todo lo útil en el bote y partí, arrastrándolo tras de mí. Hacia las 12,30 ya no podía más con él, así que lo abandoné y seguí caminando lo mejor que pude en la dirección de los ruidos que había oído durante la noche. Justo después de las quince horas me topé con un hombre y una mujer en un Land Rover, seguidos por otros tres en motocicletas. Les hice señales, pero siguieron sin siquiera inmutarse.

"Para entonces, la pierna me dolía terriblemente y tenía el hombro entumecido. Seguí las rodadas de los vehículos y, al doblar una colina, encontré una casa con el Land Rover y las motos aparcados frente a ella. Aquella gente me observó mientras me acercaba. Todavía no parecían demasiado decididos a prestarme ayuda, y me di cuenta que miraban mi equipo de supervivencia con cierta aprensión, así que les entregué el cuchillo y la linterna, y eso pareció calmarlos un poco. Al final me llevaron a la casa de un auténtico *English gentlemen*, que se ocupó de mí hasta que los míos pudieron acudir en mi busca."

Esto sucedía el 21 de mayo. Los argentinos habían lanzado 45 salidas desde el continente. Treinta y seis de ellas llegaron a las islas, y 26 se convirtieron en ataques contra los barcos británicos. Diez aviones no regresaron, pero en el otro lado la lista de bajas fue también muy gravosa: el *Ardent* estaba hundiéndose; el *Antrim* y el *Argonaut* estaban fuera de combate; y el *Brilliant* y el *Broadsword* habían recibido daños. Treinta y dos marineros británicos habían muerto y había otros 20 heridos. Los aviadores argentinos lo habían hecho bien, pero habían permitido que su irresistible deseo de atacar los barcos de guerra les apartase de sus verdaderos objetivos: los buques de desembarco, que estaban descargando hombres, cañones y material en el estrecho de San Carlos. Porque fueron esas tropas las que finalmente reconquistaron las islas.

SEA HARRIER MUERTE NEGRA





El Harrier se reveló como un avión de combate realmente polivalente y recibió de los pilotos argentinos el sobrenombre de "La Muerte Negra".

La Operación "Corporate" fue una apuesta arriesgada. Enviar una fuerza naval a hacer un desembarco a 8 000 millas de casa y apenas a 400 millas de la costa enemiga era, desde luego, jugar fuerte. Las principales amenazas contra la *Task Force* británica provenían del mar y del aire. Los submarinos de ataque de propulsión nuclear se bastaban para contrarrestar a la Armada argentina, pero la aviación enemiga era una cuestión bien distinta. Sus pilotos eran gentes preparadas y valientes, y muchos de ellos se habían entrenado en Estados Unidos. Sus aviones Mirage, Dagger y Skyhawk poseían unas impecables credenciales de combate, sobre todo en manos de los israelíes.

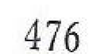
Los 20 cazas Sea Harrier FRS.Mk 1 embarcados en los HMS *Hermes* e *Invincible* no se habían estrenado en combate y, en cualquier caso, estaban en inferioridad de uno a cinco. Esta pequeña fuerza aérea tenía que desempeñar multitud de tareas si Gran Bretaña quería recuperar las islas, y para poder hacerlo los Sea Harrier tenían que demostrar una vocación realmente polivalente. Pero los pilotos británicos estaban entre los mejores del mundo y sus conocimientos tácticos eran mucho más maduros que los de sus oponentes.



***Arriba:* Armados con Sidewinders, dos Sea Harrier en estacionario junto a un portaviones en el Atlántico Sur. Los Sea Harrier abatieron 25 aviones enemigos.**

***Izquierda:* Dos jefes de escuadrón del Escuadrón 4 de la RAF posan frente a un Harrier. Normalmente estos pilotos operaban desde claros en los bosques de la RFA. Hasta que estalló la guerra, ni ellos ni los Harrier de la RAF habían actuado nunca desde un buque.**

***Derecha:* Columnas de humo se elevan de Port Stanley momentos después del bombardeo de los Sea Harrier. Aunque su primera misión era la protección de la Task Force, los Sea Harrier fueron utilizados también contra objetivos en tierra.**



1 Defensa aérea de la Flota

La misión primaria del Sea Harrier es defender la Flota. En la singladura hacia el sur, los Sea Harrier interceptaron y alejaron un Boeing 707 de la Fuerza Aérea Argentina (FAA) que intentaba espiar a la *Task Force*. Cuando las fuerzas británicas llegaron a las Malvinas y se decretó la Zona de Exclusión Total, la guerra fue un hecho y los Sea Harrier empezaron a defender los portaviones. Y cuando la *Task Force* atacó Port Stanley desde el este, la aviación argentina replicó. Guiados desde sus patrullas de combate aéreo hacia los aviones argentinos que se dirigían hacia los buques, los Sea Harrier se impusieron a los Mirage y Dagger gracias a su maniobrabilidad y al uso de la reciente versión AIM-9L del Sidewinder, ante lo que los argentinos no podían hacer nada.

***Arriba y derecha:* Los Sea Harrier aseguraron la defensa aérea de la Flota mientras ésta navegaba hacia las Malvinas. Uno de los primeros encuentros fue con un Boeing 707 de la FAA (derecha), enviado a espiar la Task Force. Por entonces no había órdenes de abrir fuego, pero quién sabe si ese tetrarreactor hubiese tenido esa misma suerte unos días después.**

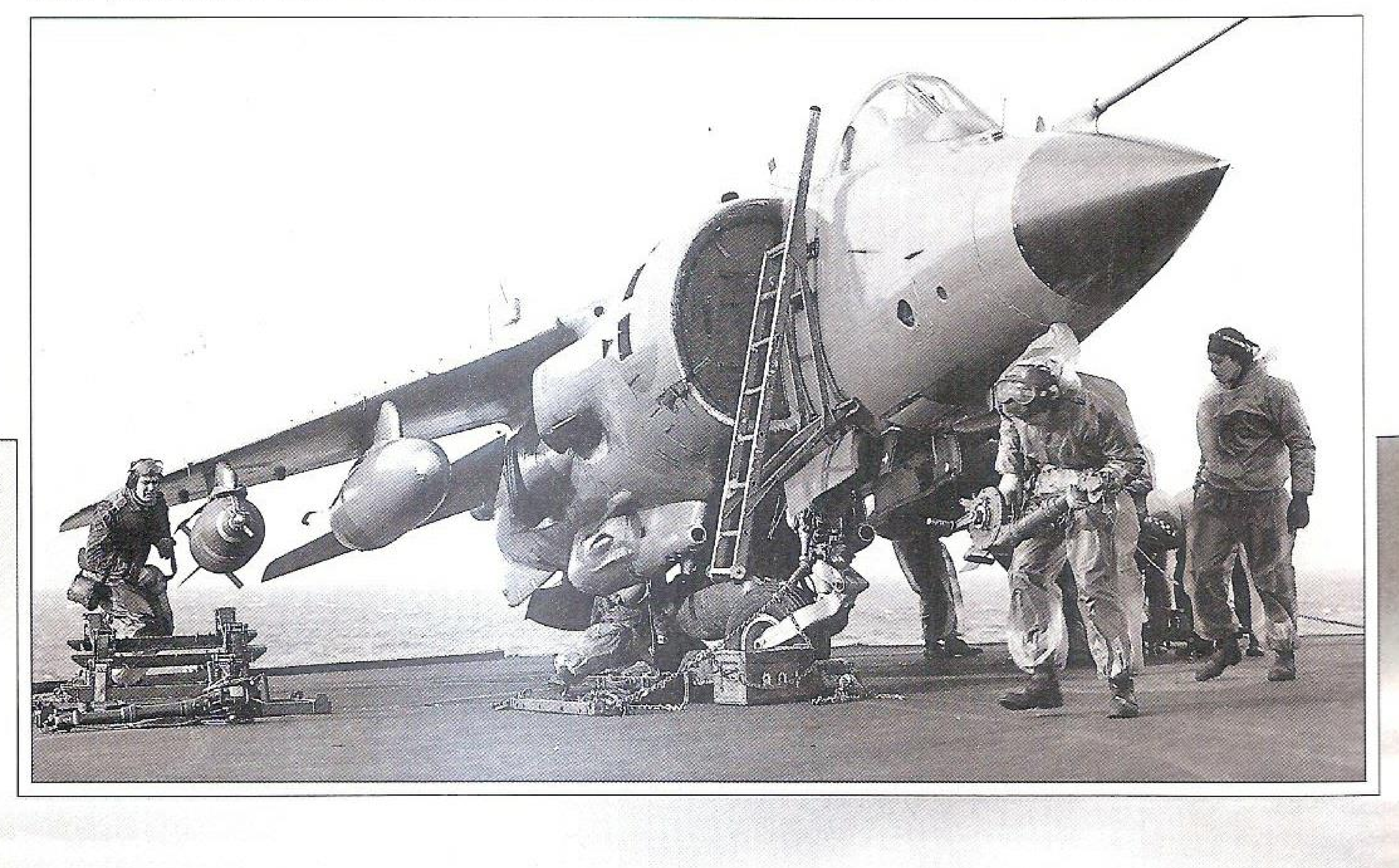


2 Bombardeo

Si los argentinos no podían emplear el aeródromo de Port Stanley, tendrían que montar sus ataques desde el continente, y las 400 millas de distancia les dejarían sin autonomía de combate sobre las islas. Los Sea Harrier siguieron al ataque del Vulcan contra el aeródromo con una incursión en la que lanzaron bombas rompedoras de 450 kg y de racimo. Si bien el aeródromo no llegó a ser cerrado, los ataques hicieron que su uso por los argentinos fuese más arriesgado. En el curso de la campaña, los Sea Harrier atacaron también algunos aeródromos menores de las islas, como el de Goose Green. Se perdieron algunos aparatos por fuego antiaéreo, y desde entonces los ataques se hicieron con técnicas de bombardeo en ascensión.



***Izquierda:* El teniente de patrulla Dave Morgan posa junto a la cola de su Sea Harrier, dañada por un impacto de la antiaérea argentina en el curso de la misión.**



Un Sea Harrier es armado con bombas de racimo para un nuevo ataque contra el aeródromo de Port Stanley. Mientras que los ataques de los Vulcan tenían la pista como objetivo, los de los Harrier debían servir para destruir objetivos "blandos" como aviones estacionados, instalaciones y personal.

3 Patrullas de combate aéreo

La llegada de la fuerza anfibia trajo nuevos problemas. Si los aviones argentinos llegaban hasta las tropas que desembarcaban en San Carlos, toda la operación podía estar en peligro. La defensa inmediata de una cabeza de playa es labor de los misiles, pero los Sea Harrier montaron además patrullas de combate aéreo en las rutas de aproximación posibles. Estas patrullas se solían montar en tres zonas: al norte de Pebble Island, al oeste de isla Soledad y al sur de Fox Bay. Aunque los aviones argentinos operaban al límite de su alcance, los Sea Harrier no lo tenían mucho mejor, pues, ante el riesgo de que los portaviones fuesen atacados, éstos estaban muy al este de las islas. No obstante, el Sea Harrier siguió dominando el combate aéreo y se ganó de los argentinos el apodo de "La Muerte Negra".





Izquierda: Los lanzamisiles vacíos revelan que este Sea Harrier regresa de una misión de combate en la que quizá habrá derribado algún avión enemigo. Los Sea Harrier se mantenían orbitando en las cercanías de los portaviones hasta que eran guiados contra cazas enemigos en aproximación.

Arriba: Un Mirage III con un misil aire-aire de largo alcance Matra 530 suspendido del fuselaje se prepara para una salida. Aunque estos aviones fueron utilizados en combate al principio de la guerra, luego fueron retenidos para defender Argentina contra posibles incursiones de bombardeo de los Vulcan.



El apoyo directo a las tropas de asalto británicas dependió sobre todo de los Harrier de la RAF, que operaron desde un portaviones por primera vez en toda su carrera.

4 Apoyo directo

En las primeras fases de los desembarcos anfibios, antes de que entrasen en acción los Harrier GR.Mk 3 de la RAF, el apoyo directo a las tropas en tierra debía correr a cargo de los Sea Harrier, pero se pensó que los 25 aparatos disponibles apenas bastaban para dar un mínimo de cobertura aérea sobre la *Task Force* y la fuerza anfibia. Los Harrier de la RAF, que habían sido navalizados y preparados para disparar misiles Sidewinder, se dedicaron a las misiones de ataque al suelo y apoyo cercano. Mientras los Sea Harrier continuaban interceptando los aviones enemigos, los Harrier utilizaban bombas rompedoras de 450 kg y de racimo, así como armas guiadas por láser, en apoyo de la infantería que avanzaba hacia Port Stanley.



Arriba: Este Harrier lleva bombas guiadas por láser para una salida contra objetivos puntuales situados por delante del avance de las tropas británicas hacia Port Stanley. Un soldado iluminaba el blanco con un haz láser y la bomba se guiaba por la energía reflejada.

5 Reconocimiento

El Sea Harrier tiene una cámara oblicua F.95 en el fuselaje, que se empleó, además de los "Globos Oculares Humanos Mk 1", para descubrir posiciones enemigas, hacer valoraciones de daños tras los ataques y controlar los movimientos navales enemigos en las ensenadas y vías de agua de las islas. Los Sea Harrier detectaron y atacaron con fuego de cañón varias unidades menores en el curso de la campaña. Más tarde, los Harrier de la RAF equipados con barquillas de reconocimiento descubrieron las defensas argentinas en Port Stanley antes del ataque final por tierra sobre dicha capital.

PATRULLA AÉREA DE COMBATE

¿Cómo limpiarías los cielos?

INFORMACIÓN

El Gobierno británico ha declarado una Zona de Exclusión Total de 200 millas alrededor de las islas Falkland/Malvinas. La *Task Force* se ha acercado a la costa, y el bombardeo de Port Stanley por un Vulcan, seguido del ataque de los Sea Harrier y el fuego de los cañones navales, ha provocado la reacción de los argentinos. Todo el día se han aproximado aviones a alta cota antes de volver sobre sus pasos. No pasará mucho antes de que se lancen al ataque de los vitales portaviones británicos.

Tú eres el líder de una patrulla de dos cazas Sea Harrier enviados en patrulla de combate aéreo entre los buques y la isla de Soledad. Tú y tu punto voláis en crucero en línea, con una separación de unos 1 500 metros y a una altitud de 3 500 metros. Abajo, un destructor lanzamisiles de la clase "County" actúa como descubierta radar, guiándoos hacia posibles ataques enemigos. De repente, el controlador del destructor os avisa de una incursión de múltiples aviones a alta cota. Viráis para el ataque.

1 Valorar la amenaza

El controlador del destructor os previene de que dos cazas se dirigen hacia vosotros a 500 nudos. Tu punto los detecta en el radar y advierte que vuelan con "las alas soldadas", es decir, con el punto muy cerca del líder. Debes:

A ¿Lanzar tus misiles desde la distancia máxima?
B ¿Pasar el mando de la patrulla a tu punto, porque tiene el contacto radar, y acelerar hacia el enemigo para identificarlo visualmente?
C ¿Ignorar los contactos y ascender para atacar la incursión de la que os han advertido antes?

RESPUESTA: Os estáis aproximando al enemigo de vuelta encontrada, que es la peor manera de intentar un derribo con misiles infrarrojos, incluso con la capaz versión "Lima-Nueve" del Sidewinder. El enemigo puede verlo venir y emprender una acción evasiva. Y puede que el misil no adquiera. Debes intentar maniobrar para situarte detrás de los objetivos y disparar con más garantías. En un combate evolucionante, la identificación visual del blanco es importante, pues, pese a todos los avances del radar, el ojo humano es el mejor "sensor" a la hora de adquirir datos tridimensionales. Acelera hacia el objetivo hasta que puedas verle. El control de la patrulla debe tenerlo el piloto que ha conseguido el contacto. Y ve a por el objetivo más cercano: si lo ignoras y vas hacia la formación mayor, te arriesgas a convertirte en víctima de los misiles de los dos cazas.



Armado hasta los dientes, un Sea Harrier se prepara para una nueva misión, esta vez una patrulla de combate aéreo en previsión de posibles ataques contra la Task Force.



Los vencedores de la batalla: una patrulla de cazas Sea Harrier posa para el fotógrafo en una demostración de profesionalidad y poderío.

2 ¡Mirage a la vista!

De la información del radar se deduce que los cazas enemigos siguen aproximándose en formación cerrada. Debes:

A ¿Seguir volando en línea hasta hacer contacto?
B ¿Echar un vistazo en busca de otros aviones, por si los dos contactos hostiles estuviesen actuando de forma tácticamente estúpida, como cebos de una trampa?
C ¿Abrirte a un lado mientras tu punto va hacia los objetivos y procurar atrapar al enemigo en un movimiento de tenaza?

RESPUESTA: Si es una trampa, los potentes radares del destructor clase "County" ya habrían detectado la aproximación de otros aviones enemigos. La formación en línea es esencialmente defensiva, y tú vas en misión de ataque. La idea es colocarse detrás del enemigo para dispararle por el cuadrante trasero, que es el que da mayor posibilidad de derribo. Mientras un avión se les presenta por delante y atrae su atención, el otro puede dar un rodeo para colocarse en posición sin que le vean. Y como tu punto es ahora líder al haber adquirido primero al enemigo, eres tú quien debe dar ese rodeo para actuar como tirador.

3 Cañones y misiles

Cuando viras hacia el objetivo, descubres a los dos aviones describiendo un amplio viraje a unos 8 000 m de distancia. El punto va muy cerca de su líder, lo que te lleva a suponer que es inexperto. Cuando cruzan tu senda, hay un breve instante en el que los tienes en tu visor. Tu punto se está acercando rápidamente a los Mirage. El líder argentino dispara sus misiles. Debes:

A ¿Avisar a tu punto sobre esos misiles?
B ¿Disparar tus cañones de 30 mm en el breve instante en que el enemigo pasa frente a tu visor?
C ¿No hacer nada hasta que te coloques en posición de disparo de los misiles?

RESPUESTA: No hay necesidad de avisar a tu punto. Está mejor situado que tú respecto al enemigo y seguro que lo sigue visualmente. Además, no debe preocuparse de misiles disparados de frente: los que usan los argentinos, más antiguos, no tienen capacidad de empeño por el sector frontal. Si tienes la oportunidad de disparar los cañones, hazlo. La pasada es tan rápida que no es probable que causes mucho daño, pero nunca se sabe. En cualquier caso, debes proseguir tu maniobra hasta llegar a la posición de disparo de misiles.

4 Adquisición

Cuando tu punto se cruza con el enemigo, mete su Sea Harrier en un fuerte viraje. Los aviones argentinos empiezan a romper. De pronto, un pitido en tus auriculares te avisa de que tus misiles han adquirido al segundo Mirage. Debes:

A ¿Disparar un misil contra ese avión y después ir a por el líder?
B ¿Ignorar el segundo avión debido a que es un piloto inexperto e ir a por el líder, que es el más peligroso?
C ¿Concentrarte en el avión que tenías centrado en el visor y dejar el otro en manos de tu punto?

RESPUESTA: La clave del combate aéreo está en el trabajo en equipo. Tu punto está virando cerrado para colocarse en posición de tiro. Como él actúa ahora de líder vuestro, irá a por el Mirage líder. Tú has adquirido un blanco con un misil y no debes desperdiciarlo. Un misil puede bastar, pero debes estar preparado para tirar el segundo: los misiles son mucho más fiables hoy que hace 20 años, pero aun así pueden fallar. El avión enemigo vuela a mayor velocidad que tú, pues va en línea recta y tú has perdido energía al virar. Dispárale de inmediato, antes de que se salga del corto alcance de tu misil.

5 El desenlace

Tu misil ha derribado al avión enemigo, cuyo piloto ha conseguido eyectarse. El Mirage líder ha dado un fuerte viraje y ahora pica hacia el mar, seguido por tu punto. Debes:

A ¿Meter tu Sea Harrier en un viraje cerrado y seguir a tu punto en pos del enemigo?
B ¿Continuar en tu rumbo y esperar a que tu punto se te una?
C ¿Invertir la dirección de vuelo y prepararte para la posible aproximación de otros aviones hostiles?

RESPUESTA: Recuerda que has virado para ponerte a la cola de los Mirage y que ahora llevas el rumbo de éstos, hacia la Task Force. Ten también presente que puede haber otros aviones enemigos acercándose detrás de esos dos. Tu punto ya ha virado en esa dirección, siguiendo al líder argentino. Es improbable que necesite tu ayuda para despacharlo, pero quizá sí contra cualquier otro avión que se acerque desde esa dirección. Debes invertir el rumbo y, cuando tu punto se reúna contigo, volver a la formación de combate en línea abierta, con una separación de unos 1 500 metros.

